

CAMINOS REALES Y LEGUARIOS DE BIZKAIA (SIGLOS XVIII-XIX)

E. Nolte y Aramburu

*A Joseba Agirreazkuenaga,
con indulgencia,
de su discípulo y amigo.*

RESUMEN

Se da cuenta de los leguarios que aún se conservan en algunas carreteras de Bizkaia, aprovechando la ocasión para ofrecer algunos datos de interés etnohistórico.

SUMMARY

It is given briefly a catalogue of the league stones ("leguarios") still situated "in situ" in several roads of Bizkaia province. At the same time the author point out some interesting remarks of ethnohistorical pattern.

LABURPENA

Oraindino be Bizkaiko zenbait errepidetan ikusten diren legua-mugarrien barri emoten da honako honetan, bide batez, garrantzi etnohistorikoa daukien xehetasun batzuk be azaltzen dirala.

La historia de los leguarios es la historia de las carreteras del siglo XVIII y XIX y es por tanto la historia administrativa y económica de ese período. El estudio de dichos caminos reales descansa en tres prestigiosos autores.

Como piedra angular, y más antiguo en el tiempo, destaca Pablo Alzola y Minondo (1); y, en la actualidad, M.A. Larrea Sagarminaga (2) y Joseba Agirreazkuenaga Ziorraga (3).

Pero donde todavía hay una fuente inagotable de datos inéditos es en el Archivo General del Señorío de Vizcaya (A.G.S.V.) de Gernika.

Aunque los leguarios son los antecedentes más próximos de los denominados actualmente mojones kilométricos, y por tanto no son tan antiguos en el tiempo, nos ha parecido, no obstante, conveniente recoger a modo de inventario los que aún quedan en Bizkaia, porque observamos que en los últimos veinticinco años han desaparecido bastantes. Incluso ahora nos sería difícil recordar la situación original de los perdidos, porque fueron retirados espaciada e inadvertidamente.

Sólo cuando uno observa que ya apenas queda una docena escasa, se apercibe de lo ocurrido. Sin cargar las tintas, en la mayoría de los casos han sido los propios responsables de Obras Públicas, o subsidiariamente los rematantes de obras, los "causantes" indirectos de la desaparición, como consecuencia de ensanches, mejoras y acondicionamientos de las carreteras, terminando estos hitos pétreos en la cuneta bajo la tierra y la vegetación, cuando no tirados por la colisión de un vehículo de cuatro ruedas.

No todas las carreteras fueron obviamente construidas en la misma fecha, y, por ende, estos "mojones avisadores" adoptan una tipología diversa, si bien su porte ciclópico les hace inconfundibles.

No hemos recorrido "legua a legua" toda la red viaria de Bizkaia, por lo que desde aquí y ahora nos disculpamos, si aún en algún rincón aparece algún leguario sin repertoriar.

Si nos fijamos en los mapas que se acompañan, veremos que las rutas donde se han hallado ejemplos corresponde la mitad oriental del Señorío. Así, no hemos visto ningún ejemplar en el trayecto Bilbao-Valmaseda.

Además de los leguarios propiamente dichos, que marcaban la distancia obviamente en leguas, existían las medias leguas, anepígrafas éstas, cuyas proporciones eran menores.

También existían los postes o pilastras indicadoras, situadas en las bifurcaciones o puntos de origen/final de una ruta, que eran también de piedra.

Los había también que indicaban límite provincial, y que casi siempre eran de hierro, de los que a modo de ejemplo, traemos el de Elgueta. El leguario, de forma prismática, adquiría una altura de más de dos metros, por casi el medio metro de anchura. Tenía una basa más ancha, y estaba rematado

en su parte superior con formas más o menos artísticas. Pocos son monolíticos, estando la mayor parte de ellos compuestos de varias piezas ensambladas centralmente por medio de una espiga de hierro. En la misma ruta, los leguarios eran idénticos. En algunos se conserva aún el epígrafe.

Todos ellos son de arenisca, material más fácil de labrar que la caliza, que tan pródiga aparece en nuestro Señorío.

LEGUAS Y LEGUARIOS

Balzola (4) p.3, señala que esta medida itineraria tenía 5,572 m. y 7 dm. equivalente a 20.000 pies lineales burgaleses, igual a 6.666 varas lineales. Basas es de la misma opinión, si bien señala que la legua de Carlos III para medir los caminos nuevos en 1760 tenía 8.000 varas o 24.000 pies castellanos (5) (p. 45). El mismo autor señala que la vara era igual a 0,835.905 metros y el metro equivalía a 1,196.308 varas. Una vara igual a 3 pies. La vara era igual en veinticinco provincias pero no indica si Vizcaya estaba incluida (6) p. 52.

Paula Mellado (7) p. 30 señala igualmente que la legua caminera antigua o de Carlos III tenía 24.000 pies. Por otra parte cuando tratemos de la ruta Orduña-Bilbao, citaremos a Pedro Hermenegildo que utiliza leguas de 21.000 pies.

Resumiendo tenemos:

Leguas de 20.000 pies = 6.666 varas = 5.572 metros según n/ cálculos

Leguas de 24.000 pies = 8.000 varas = 6.687 " "

Leguas de 21.000 pies = 7.000 varas = 5.851 " "

Tenemos en Bizkaia dos ejemplos de leguarios seguidos uno del otro: el de Orduña y Saracho (Amurrio), y el de Aulestia y Guizaburuaga, de los cuales nos ocuparemos más adelante, pero que a juzgar por las medidas ofrecidas, creemos que estos hitos no eran situados matemáticamente en su lugar.

Esto nos recuerda "mutatis mutandis" que algo parecido ocurría con la milla romana, pues todavía hoy en día, su exacta medida, está sujeta a fuertes controversias.

Los leguarios señalan las leguas que quedan hasta el fin del trayecto, situándose, salvo excepciones, en la orilla izquierda de la ruta en dirección a la localidad última. Así la de Orduña indica siete leguas a Bilbao, y la de Saracho (Amurrio) que es la siguiente, marca seis leguas. La de Aulestia

(1) ALZOLA Y MINONDO, Pablo. "Monografía de los caminos y ferrocarriles de Vizcaya". Imprenta Provincial, 1898, Bilbao.

(2) LARREA SAGARMINAGA, M^a Angeles. "Caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII" Edit. La Gran Enciclopedia Vasca, 1974, Bilbao (Tesis Doctoral)

(3) AGIRREAZKUENAGA ZIORRAGA, Joseba. "Bizkaiko Arre-pidegintza. 1818-1876. Hazkunde ekonomikorako azpiegitura lanak". 1987, Giltz Liburuak, Bilbao.

(4) BALZOLA, Policarpo de. "Aritmética y tablas de correspondencia de todas las pesas y medidas de Guipúzcoa, incluso las pesas medicinales y monetarias y de las principales de las demás provincias de España y del extranjero, con las del sistema métrico dispuestas por encargo de la Diputación... de Guipúzcoa". 1853, S. Sebastián.

(5) BASAS, Manuel. "Antiguos sistemas de pesos y medidas". Col. Temas Vizcaínos, n^o 71, 1980, Bilbao.

(6) BASAS, Manuel. "Introducción en España del Sistema Métrico Decimal". Studi in onore de Amintore Fanfani, T. IV, 88pp., 1962, Milán.

(7) PAULA MELLADO, Francisco de. "España Geográfica, Histórica, Estadística y Pintoresca". 1845, Madrid.

marca dos leguas a Lequeitio y la de Guizaburuaga, es ilegible el número, pero lógicamente marcaría una legua (8).

Hay una excepción a la regla: los leguarios de Munguía a Bermeo o Bermeo-Munguía, pues tenían doble indicación a cada una de estas localidades: una señalaba lo que faltaba a Bermeo, y la otra lo que faltaba a Bilbao. Además en varias ocasiones, los leguarios en lugar de ir a la parte izquierda de la carretera como acabamos de comentar iban también a la derecha.

DE HISTORIA VIARIA

El sistema viario bizkaino ha sido y sigue siendo motivo de estudios y trabajos, de los que extraeremos sucintamente, aquellos datos que puedan ser de interés.

Estamos de acuerdo cuando se dice que

"si bien es a partir del siglo XV cuando comienzan los poderes públicos a mostrar interés por los caminos y calzadas ... no obstante ... apenas si era factible viajar sobre ruedas, y ... así los viajes y transportes habían de realizarse en caballerías o en literas, pues los caminos no consistían sino en sendas de herradura o en antiguos caminos de ganado mejorados" (9) p. 15.

Entre 1500 y 1750 no hubo muchos cambios en la red viaria, siendo a partir del Despotismo Ilustrado, cuando se incrementó el interés por la ejecución de las carreteras.

No hay que olvidar la importancia de los caminos como tráfico mercantil, especialmente en cuanto a productos de las ferrierías, minerales y lanas.

A partir de mediados del siglo XVIII, va tomando cuerpo nuestra red caminera, prolongándose hasta el siglo XIX. La mayor parte de los caminos de herradura devienen en los nuevos carretilles.

A partir de la aparición del automóvil en el siglo XX, es cuando se pavimentan, acomodándolas a este nuevo servicio (10) p. 13, 14.

Hay que recordar que en las comarcas aforadas se mantuvo un alto espíritu de iniciativa, incluso en épocas que en el resto del reino había un estancamiento notable.

En Bizkaia...

"El Fuero encomendaba a las anteiglesias el cuidado de los caminos, bajo la dependencia de la Junta de Guernica, del Regimiento y de la Diputación. Concurrían al mismo fin el Consulado de Bilbao, que representaba los grandes intereses del tráfico mercantil, y las villas

fundadas con una constitución municipal derivada de los fueros castellanos..." (11)

Las carreteras, en la época que nos ocupa, fueron realizadas por empresas particulares, formando sociedades por acciones (12), consistiendo la intervención del Señorío en el señalamiento del orden de preferencia para su apertura, vigilancia de arbitrios y ayuda en sus gestiones para obtener las oportunas autorizaciones del Gobierno, ejerciendo igualmente la inspección de las obras (13).

A partir de julio de 1831, se iniciaron los primeros trámites para la adquisición de las carreteras por la Diputación, encargándose de los portazgos y adquiriendo acciones a dichas empresas, dentro del Plan Iguala.

Todavía en 1848 era renuente la Diputación vizcaína a construir directamente las carreteras y prefería proceder a su compra después de abiertas (14) p. 39 y 358 y ss., si bien en los próximos años proyectó ya la apertura de nuevas carreteras, hasta llegar al 1876, en que aboliéndose los Fueros vascos se pasó a un centralismo a ultranza.

No es éste el lugar ni el tiempo para señalar los caminos reales que se abrían a lo largo y ancho de Bizkaia, pero en aquellas rutas donde han aparecido leguas nos detendremos algo más.

Obsérvese las distancias que proporciona Madoz (15) (Doc. 1), de las distintas rutas de Bizkaia, de las cuales sólo unas pocas poseen todavía leguarios.

Por lo demás la Bibliografía es amplia (16).

(8) Hay algo de singular en su epígrafe que señalaremos oportunamente

(9) *"La red de caminos y carreteras del País Vasco en la Historia"*. Dpto. Transportes y Obras Públicas, Gob. Vasco, Nov. 1990, Vitoria.

(10) *"Resumen histórico de las carreteras en el País Vasco"*. Dpto. de Transportes y Obras Públicas, Gob. Vasco, Oct. 1989, Vitoria.

(11) *"La red de caminos y carreteras"*. Op. cit., pp. 16, 17.

(12) NOLTE Y ARAMBURU, E. *"Breves notas introductorias al estudio etnohistórico del Camino real de Burgos a Berceo (s. XIX)"*. KOBIE, serie Antropología Cultural nº 5, Bilbao, 1991.

(13) Alzola y Minondo, op. cit., pp. 39-40. Vid. tb. Aguirreazkuenaga, op. cit., para conocer el organigrama y funcionamiento de estas empresas.

(14) ECHEGARAY, Carmelo de. *"Geografía general del País Vasco-Navarro"*. Provincia de Vizcaya. Ed. facsimilar, Edit. La Gran Enciclopedia Vasca, 1980, Bilbao. Vid. tb. Alzola y Minondo, op. cit., p. 59.

(15) MADDOZ, Pascual. *"Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar"*. Vizcaya. 1845-1850. Ed. facsimil, año 1990, Ed. Ambito, Valladolid, pp. 220-221.

(16) Además de la Bibliografía expresada hasta el presente, contamos con GARCIA DE CORTAZAR, Fernando; MONTERO, Manuel. *"Diccionario de Historia del País Vasco"*. T-A-H, Ed. Txertoa, 1983, S. Sebastián. GUIARD Y LARRAURI, Teófilo, *"Historia de la Noble Villa de Bilbao"*, 1974, Bilbao, Ed. facsimilar. LABAYRU Y GOICOECHEA, Estanislao J., *"Historia General del Señorío de Vizcaya"* 2ª ed. facsimilar. Biblioteca La Gran Enciclopedia Vasca, 1967 y ss. 8 tomos, Bilbao. OCAMICA Y GOITISOLO, Francisco de, *"La villa de Lequeitio (ensayo histórico)"*, 1965, Excma. Diputación Vizcaya, Bilbao. ITURRIZA Y ZABALA, Juan Ramón de, *"Historia general de Vizcaya y epitome de Las Encartaciones"*, Vol. 1, 1967, Bilbao. DELMAS, Juan E., *"Guía histórica-descriptiva del viajero en el Señorío de Vizcaya"*, Ed. facsimilar, 1965, Bilbao. VIZCARRA Y ARANA, Benito de, *"Reseña histórica del multisecular Santuario de los Santos Antonios de Urquiola"*, año 1932, Vitoria. COELLO, Francisco, *"Atlas de España y sus posesiones de Ultramar"*, Vizcaya, 1857, Madrid.

SISTEMA METRICO DECIMAL

Por lo que al nuevo Sistema Métrico Decimal (S.M.D.) de Pesas y Medidas se refiere, entró en vigor en España el 19 de julio de 1849, si bien como había que buscar la equivalencia de los que estaban en uso en diferentes partes de España, se pensó que antes del 1 de julio de 1851 se haría pública la Tabla de equivalencias. En el Archivo General del Señorío de Vizcaya "Pesos y Medidas" existe documentación extensa donde se solicita a cada uno de los pueblos del Señorío datos sobre los pesos y medidas en vigor, especialmente en cuanto a pesos y medidas agrarias.

Balzola, al referirse a Guipúzcoa señala que el S.M.D. efectivamente fue adoptado por la ley del 19 de julio de 1849, y que sería obligatorio para toda la monarquía el 1º de enero de 1860 (17).

Otra dilación en el tiempo la tenemos cuando Mañas (18) p.7, a pie de página explicita: "*que habiéndose dispuesto por Real Decreto de 19 de junio de 1867 que desde el 1º de julio siguiente rigiese en las dependencias del Estado y en todos los ramos de la Administración principal el sistema métrico decimal, mandado observar por la ley de 19 de julio de 1849...*"

Años antes, sin embargo, en la Ley de carreteras de 12 de julio de 1857, se habla de metros en lugar de pies (19).

Por su parte Lasa (20) p. 212, señala que en las Juntas Generales celebradas el año 1852 se habló sobre la procedencia de la implantación del S.M.D. Igualmente manifiesta que el Gobierno Español había acordado el 19 de julio de 1849 (21) el establecimiento parcial del S.M.D., y que luego el 1 de julio de 1867 impondría obligatoriamente a todos los españoles.

En realidad esto iba dirigido a Instituciones oficiales, y un año más tarde sería ya para los particulares, publicándose el primer Reglamento.

Pero seguían las dilaciones.

Por fin —continúa Lasa— ... "*se adoptó en Tolosa en 1871 que se aplique el sistema métrico decimal en todo lo que tiene relación con la Administración provincial y municipal*".

Pero tampoco fue definitivo.

Basas (22) que es el autor que mejor ha estudiado el S.M.D., a nivel de síntesis, señala que finalmente por un Real Decreto de Alfonso XII fechado el 14 de febrero de 1879 se cumpliría la aplicación del S.M.D. iniciada en 1849, entrando en vigor el 1º de julio de 1880. Y añade:

(17) BALZOLA, Policarpo de "Aritmética y tablas de correspondencia en todas las pesas y medidas de Guipúzcoa". Op. cit., p. 3.

(18) MAÑAS, José María, "Manual de caminos vecinales y carreteras provinciales". 1868, Madrid.

(19) MAÑAS, op. cit. p. 169

(20) LASA, Fr. José I., "Tejiendo Historia. Estadística, impuestos, sistema métrico". Rev. Aránzazu, LV, 1955.

(21) En el A.G.S.V. "Pesos y Medidas", Reg. 1, leg.1, nº 4, existe documento del Gobierno Provincial de Vizcaya dirigido a la Diputación Foral de Vizcaya, recordando la Real orden de 19 de julio de 1849. Este documento está fechado el 26 de febrero de 1862. Esto evidencia que había que recordar constantemente el nuevo S.M.D.

(22) BASAS, "Introducción en España...". Op. cit., p. 79.

"y aún así la obligatoriedad, a partir de 1880 supone sólo un punto de arranque simplemente para exigir con rigor oficial lo que privadamente costó todavía algún tiempo, puesto que había que cambiar unos hábitos seculares".

Y aporta datos de 1909 y de 1910 donde por medio de una Orden se recordaba todavía a los maestros, etc. la obligación de enseñar el S.M.D.

Esto es tan cierto, como que todavía hoy a nivel de la compra doméstica se oye hablar de cuartillo o de la libra. ¿Pero cuál era el reflejo en Bizkaia de estas disposiciones, y en el caso que nos ocupa, de las medidas lineales? Contamos para ello con algunos documentos.

El primero del que nos vamos a ocupar (23) es un Memorial en solicitud de libramientos por *pilastras para kilometrajes* (el subrayado es nuestro). Por primera vez se habla de kilómetros y no leguas. El solicitante es Genaro de Amesti y va dirigido a la Ilma. Diputación Gral. del Señorío de Vizcaya. Reclama...

"el pago de las pilastras de kilómetros desde Zornoza a Lequeitio y cuatro pilastras de diviseros de caminos..." (Doc. 2)

Un año antes (1863) se conserva otro Memorial (24) donde...

"Miguel de Urquiza vecino de Orduña rematante del arreglo y colocación de los postes kilométricos de la carretera de Bilbao a Pancorbo, solicita de la Diputación de Vizcaya se le haga pago..." (Doc. 3)

En el informe que se adjunta a la petición de Miguel Urquiza, el Director Facultativo de la 1ª sección de Caminos de la Diputación, con fecha 18 de agosto de 1864, señala que el citado Urquiza...

"ha puesto en los puntos que le han sido designados todos los expresados postes con su inscripción y numeración ... por lo que ... corresponde satisfacerle ... Por 88 postes a razón de sesenta y cinco reales cada uno... 5.720

Las inscripciones y numeración..." (Doc. 4)

El avisado lector comprenderá que años antes de la colocación de estos hitos kilométricos, se pusieron leguarios de los que, como se verá más adelante, se conservan todavía dos "in situ", en esta ruta.

He aquí otro ejemplo. En el "Reglamento para la Organización y servicio de los peones camineros" aprobada por S.M. en Real orden de 19 de enero de 1867, en su Cap. I, Art. 1 se manifiesta:

(23) A.G.S.V. "Camino de Lequeitio (desde Montecalvo)", Rg. 8, leg. 2, nº 6, año 1864.

(24) A.G.S.V. "Camino de la Vereda de Orduña, o de Bilbao a Pancorbo", Rg. 25, leg. 3, nº 3.

"Para la vigilancia y conservación de la carretera del Estado habrá un peón caminero por cada tres kilómetros..."
(25)

El propio Mañas cuando recoge en su libro de 1868 algún documento antiguo que cita leguas, inmediatamente a pie de página aclara:

"entiéndase kilómetros, según el sistema métrico decimal de pesas y medidas..."

Finalmente tenemos otros dos ejemplos, tal como se explica más adelante, en el Apartado D:

- 1) el referente a la ejecución de la nueva carretera de 15 Km. de Muruetagana a Lequeitio (9 Feb. 1870), Doc. nº 5, y
- 2) Sobre el mismo tema (10 julio 1872), Doc. nº 6.

El hecho como hemos visto de que tanto en algunas publicaciones como en documentos se citen medidas lineales propias del S.M.D. antes de 1880 fecha de entrada del S.M.D. definitivamente, no invalida señalado anteriormente.

El problema real que dilató tanto en el tiempo la implantación del S.M.D. obedecía primordialmente a la costosa fabricación de las nuevas medidas y a su adquisición por Organismos oficiales, como Ayuntamientos, Juzgados, etc. Estaban compuestas por medidas lineales: un metro, etc., medidas ponderales, con pesas desde un kilo etc., medidas de capacidad para líquidos, y medidas de capacidad para áridos.

Pero la instalación de mojones kilométricos, a pesar de que hiciera falta una unidad de medida, en este caso el metro, o una cadena de hierro de un decámetro, estaba adscrito a unas instancias superiores como la Diputación que contaría con dicho juego de pesas y medidas ya desde los primeros años de la obligatoriedad del S.M.D.

Así por ejemplo en el caso que hemos citado de la instalación de 88 kilómetros, se expresa claramente que el citado Urquiza *ha puesto en los puntos que le han sido designados* (subrayado nuestro) (26). Las altas instancias fueron adoptando el S.M.D. desde las primeras fechas, no así los Ayuntamientos y organismos locales, y menos aún la ciudadanía apegada a hábitos inmemoriales.

Además las prórrogas se darían muy a última hora, y para entonces ya se habían tomado determinaciones inaplazables.

CAMINOS REALES

A continuación nos ocupamos del inventario de los leguarios detectados en diferentes caminos reales del Señorío. Nadie espere pormenores sobre la construcción y vicisitudes de cada ruta. Está muy estudiado el tema, y remitimos a los lectores a la extensa bibliografía señalada al efecto.

(25) Mañas, Op. cit., p. 351.

(26) A.G.S.V. "Camino de la Vereda de Orduña, o de Bilbao a Pancorbo". Rg. 25, leg. 3, nº 3.

A) Camino de la Vereda de Orduña, o de Bilbao a Pancorbo

Existe mucha literatura sobre los intentos de abrir este camino a la meseta en tiempos pasados. Primero en 1553; más tarde en 1681 para la apertura por la Peña de Goldecho de un camino carretero, emprendiéndose las obras en 1685, suspendiéndose un año después (27), etc.

En 1764 se reanudaron las obras, finalizándose en 1773 (28). Otros autores señalan la fecha de conclusión en 1775 (29). M.A. Larrea (30) indica como conclusión el año 1774. Tanto Iñaki de Arteagoitia (pseudónimo de Néstor de Goicoechea y Araluze) como Echegaray (31), señalan que el último tramo de la carretera que el Señorío de Vizcaya construyó terminaba en Pancorbo, habiéndose realizado entre 1770-75, y que su longitud tenía 14 leguas de 8.000 varas. Francisco de Paula (32) indica sin embargo que de Pancorbo a Bilbao había 15 leguas.

De cualquier modo la apertura de la carretera Burgos-Santander en 1731 en primera instancia, y finalmente en 1748 fue el preciso acicate para que se abriera la ruta por Orduña, y Bizkaia no quedara estancada en su desarrollo, aun a pesar de que pronto se demostró que...

"el primer proyecto del Señorío de acuerdo con la provincia de Alava, de unir Bilbao con Castilla a través de Vitoria, transponiendo el puerto de Altube, hubiera sido el más idóneo..." (33)

Pero no debemos olvidar que no siempre eran coincidentes los puntos de vista de las tres entidades locales (Consulado, Villa de Bilbao y Señorío), pues cada una apuesta por una ruta para acceder a la meseta.

Larrea (34) señala... *"que para que el camino atravesase la ciudad (Orduña), las calles son estrechas... es conveniente dirigir el camino por la puerta de Oriente a salir por detrás del Convento de S. Francisco..."*

Dos son las leguas conocidas de este camino: la que está instalada a la altura de la Plaza de Toros de Orduña, y la Saracho/Amurrio (Gráfico 1), ambas de estilo neoclásico.

Al estar seguidas, pensamos sería interesante conocer la distancia entre ambas, y provistos de un aparato cedido por Obras Públicas de la Diputación vizcaína, cubrimos dicha distancia, dando 5,425 metros.

De acuerdo con las leguas de Carlos III, debería haber dado 6,686 metros.

Larrea (35), aporta un plano de Bilbao a Burgos por Orduña y Vitoria fechado en 1753 y firmado por Pedro Hermene-

(27) "La red de caminos y carreteras..." Op. cit., p. 17

(28) Echegaray, Op. cit.

(29) Madoz, Op. cit., p. 219. Iturriza, Op. cit., p. 201.

(30) Larrea, Op. cit., p. 334.

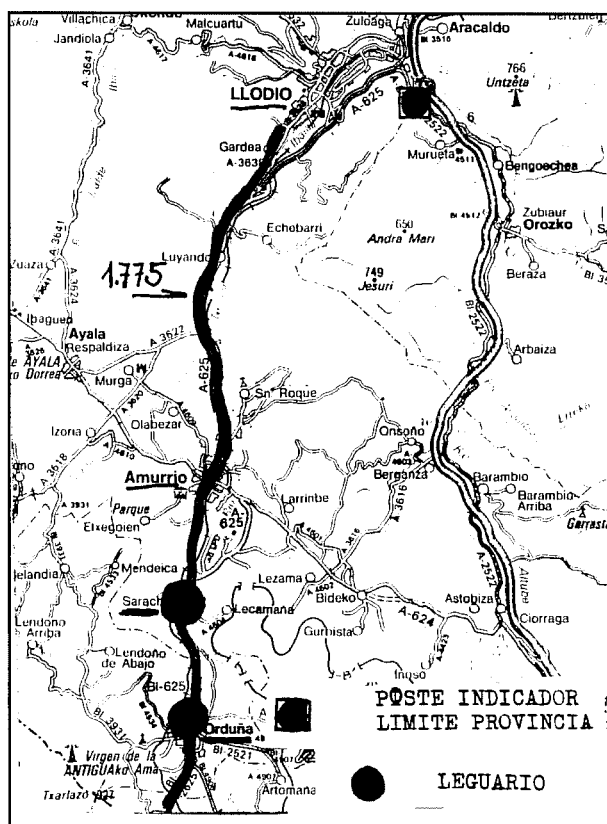
(31) Arteagoitia, Iñaki de "El camino real a Castilla del Señorío de Vizcaya", Vida Vasca, 1968, Bilbao, p. 185. Echegaray, Op. cit., p. 353.

(32) Paula Mellado, Op. cit.

(33) Larrea, Op. cit., p. 133.

(34) Larrea, Op. cit., p. 208.

(35) Larrea, Op. cit., p. 137



* Gráf. 1

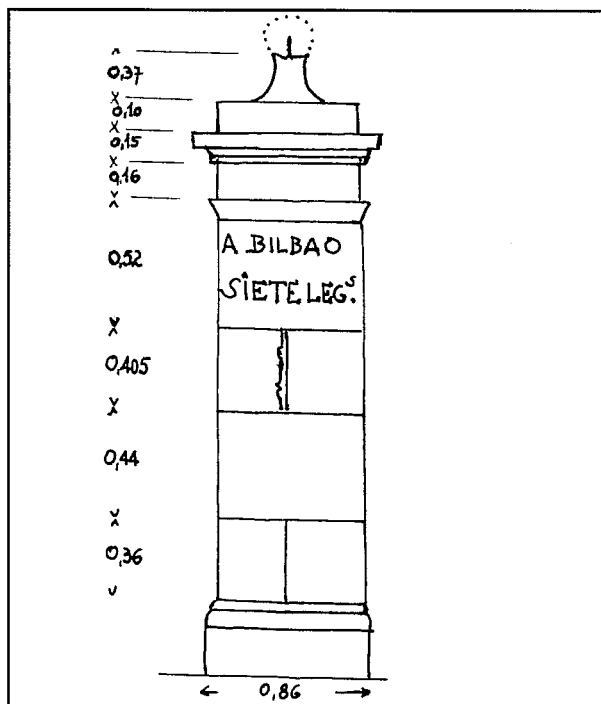
gildo, donde al hacer la suma de las leguas, indica que son leguas de 21.000 pies.

Si esta medida fuera cierta, y Paula tuviera razón en las 15 leguas, daría un total aproximado de 87,7 Km., es decir, los 88 kilómetros que Miguel Urquiza en 1863 solicitaba se le abonase por su instalación (36). En cualquier caso la distancia tomada entre los dos leguarios, difiere sustancialmente de las leguas conocidas.

Leguario Orduña

Se halla situado a la izquierda de la carretera Orduña-Bilbao frente a la Plaza de Toros. Está compuesto por bloques de arenisca (ocho) perfectamente ensamblados en su día, y hoy totalmente desencajados.

La base algo más ancha de 0,86 m. sostiene una columna cuadrangular de 0,70 m. de lado, compuesta de cuatro niveles, cada uno compuesto de dos piedras. El último nivel es el llamado para llevar el campo epigráfico que en el caso que nos ocupa se lee: A BILBAO/SIETE LEG^s. Son letras capitales romanas muy bien cinceladas. La parte superior está a fal-

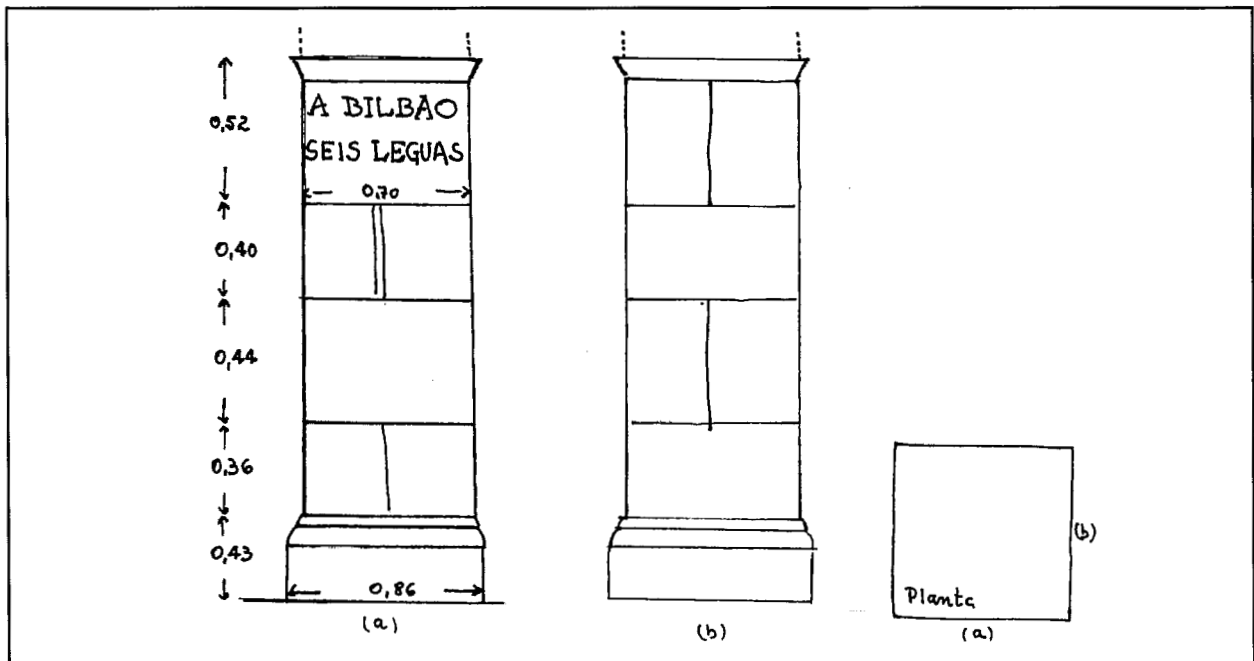


* Gráf. 2 Leguario de Orduña.



* Foto 1 Leguario de Orduña.

(36) A.G.S.V. "Camino de la Vereda de Orduña, o de Bilbao a Pancorbo", Rg. 25, Leg. 3, n° 3. vid. tb. Documento 3 y 4.



* Gráf. 3 Leguario de Saracho (Amurrio).

ta de un remate y lleva una espiga de hierro. Allí iría una esfera probablemente. La altura de toda la columna aun sin saber lo que está enterrada tendrá aproximadamente unos 3,30 metros.

Son los únicos leguarios de Bizkaia que están compuestos de dobles piedras de sillería y que sobrepasan los tres metros (Gráf. 2, Fot. 1) (37).

Leguario de Saracho (Amurrio)

Como se aprecia en el Gráf. 1, se halla a continuación de la de Orduña, en la localidad de Saracho (Amurrio/Alava), a la izquierda de la ruta. Enfrente (al otro lado de la carretera) se levanta una casa de campo. Se halla en estado más lamentable que el de Orduña.

Tanto la tipología como medidas son exactamente igual, por lo que excusamos citarlas. El campo epigráfico, que siempre da a la carretera dice: A BILBAO / SEIS LEGUAS. A diferencia del de Orduña, la palabra *leguas* se expresa con todas sus letras, mientras que el de Orduña, por falta de espacio aparentemente, se resuelve por medio de una contracción. La inscripción como todas sus congéneres se halla grabada.

Es obvio indicar y lo hacemos extensible a los demás leguarios, que deberían ser restaurados a la mayor brevedad posible por la Diputación o municipios a que correspondan (Gráf. 3, Foto 2)



* Foto 2 Leguario de Saracho (Amurrio).

(37) Todas las láminas y fotografías son del autor, salvo los planos de carreteras editados por el Gob. Vasco (Transp. y O. Públicas), una litografía de Delmas y una foto de M. Basas, cuya procedencia se cita oportunamente.

B) Carretera Bilbao a Bermeo por Munguía

Madoz (38) señala que de Bilbao parte otro camino de 5 1/4 leguas que conduce a Bermeo y que fue construido por una compañía que emitió acciones a 2.000 rs. cada una (Gráf. 4).

Los diversos autores se ponen de acuerdo al señalar la fecha de apertura en 1826.

A la altura del antiguo Cementerio de Mallona, existía un mojón, en dos de cuyas caras al menos ponía BILBAO. Basas (39) ilumina su libro con una estampa donde se aprecia este hito pétreo. No hay que olvidar que el Cementerio de Mallona estaba en jurisdicción de la anteiglesia de Begoña, habiéndose construido hacia 1830 (Foto 3).

No consideramos a este hito como un leguario, pues no se parece absolutamente a los conocidos de esta ruta. Tal vez marcaría límite de Bilbao. Parece que la ruta pasaba por Santo Domingo (previamente pasaría por Begoña a lo largo de las calzadas de Mallona?). Al menos consta que en Sto. Domingo había cadenas (40).

Desde Bilbao al alto de Sollube parece testimoniarse la existencia de cinco leguarios, algunos desaparecidos hace menos de diez años. Iniciando el descenso de Sto. Domingo hacia Derio un kilómetro antes, se testimonia la existencia de un terreno junto a la carretera denominado *Leguarrije* (41). ¿Denotaría este topónimo la existencia en tiempos pasados de un leguario? De ser así sería el primero saliendo de Bilbao

Leguario de Artebakarra

El siguiente leguario hacia Bermeo sería éste situado a unos 12 Km. de Bilbao.

En el año 1986 lo conocimos "in situ". Actualmente se halla en los jardines de Torre Vilella en Munguía.

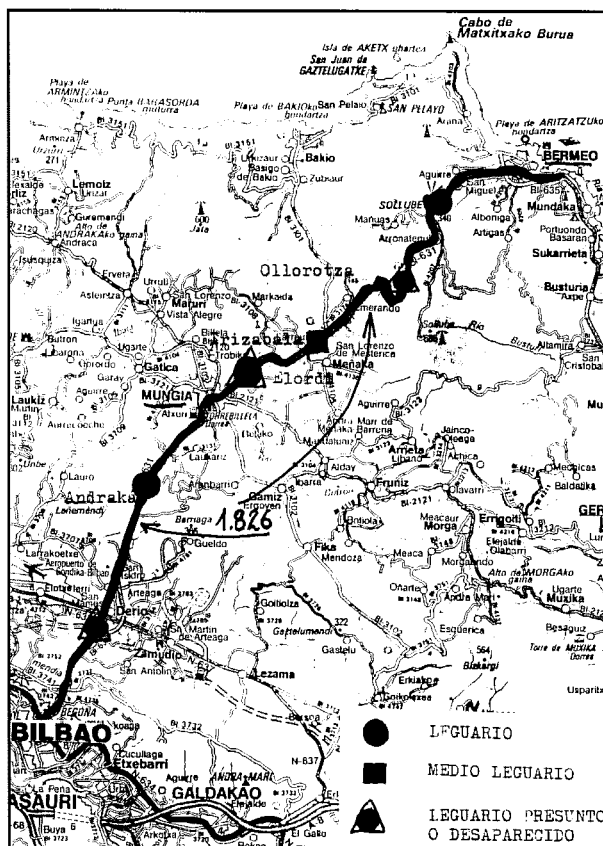
Se encontraba a la izquierda de la ruta hacia Bermeo, entre los caseríos Anbe y Beasko, después de descender la cuesta de Artebakarra. Estaba en el término de Munguía, no lejos del mojón kilométrico nº 12.

Es una pieza monolítica de arenisca con un serio desconchado en una de sus aristas hacia el pie. Este pie es algo más ancho que la columna cuadrangular, que tiene 0,52 m. de anchura. La parte superior de la columna está formada por dos cuarteles rebajados donde va la inscripción en letras capitales muy borrosas, hasta el punto que el número de leguas resulta ilegible (Gráf. 5, Foto 4).

En una de las caras se lee: A BERMEO / ... / LEGUAS

En la otra: A BILBAO / ... / LEGUAS

El remate termina suavemente adoptando una forma redon-



* Gráf. 4

deada a modo de pirámide. La altura total sin contar lo enterrado tenía 2 metros de altura.

El siguiente y presunto leguario se hallaba pasando Munguía, dos curvas antes de llegar al alto de Elordi. En el mismo alto contactamos con el señor Goikolea (1986) donde tiene la vivienda quien nos dio la noticia.

Concretamente se halla a unos 500 m. antes del alto y en lugar de a mano izquierda, estaba a la derecha.

Según nos comentó nuestro informante un año antes colisionó un vehículo contra el leguario tirándolo al suelo.

Durante nuestra inspección con el citado señor Goikolea, no pudimos localizarlo pues ya no estaba en su lugar. Este lugar pertenece al término de Munguía. El propio informante lo conocía con el nombre de *leguarrije*.

En julio de 1991 volvimos de nuevo y medimos la distancia que había entre el leguario de Artebakarra y el de Elordi y nos dio 4,5 Km., distancia totalmente inexacta de acuerdo con las medidas oficiales.

Media legua de Irizabala

A unos 300 metros antes de llegar a la bifurcación de la carretera a Baquío en las cercanías del actual mojón kilométrico nº 20, y a la derecha de la ruta se halla el caserío de Irizabala.

(38) Madoz, Op. cit., p. 220.

(39) Basas Fernández, Manuel "El crecimiento de Bilbao y su comarca". Excmo. Ayuntamiento de Bilbao, 1969, Bilbao, p. 79.

La situación del mojón, se lo debemos a Basas, quien nos lo comunicó en conversación telefónica.

(40) A.G.S.V. "Camino de Bilbao a Bermeo". Rg. 20, leg. 7.

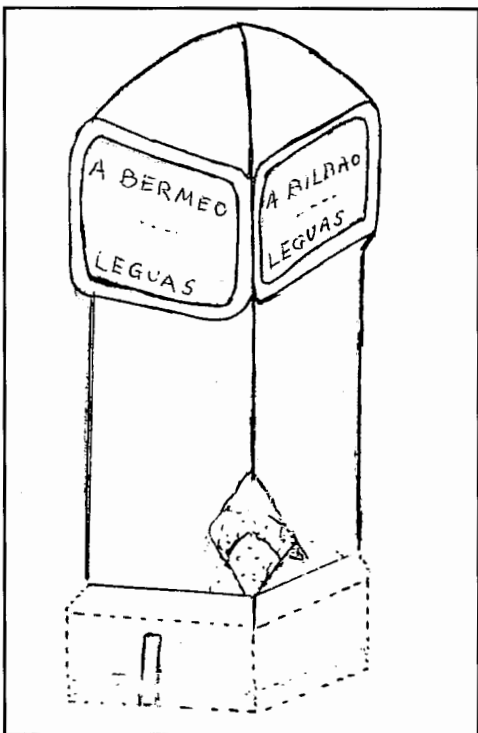
(41) Debemos este dato a una comunicación personal de un labrador de las cercanías.



* Foto 3 Mojón de Mallona.



* Foto 4 Leguario de Artebakarra.



* Gráf. 5 Leguario de Artebakarra.

Al borde de la carretera estaba en pie esta media legua en 1986. Con los ensanchamientos de hace unos meses, en julio de 1991, la encontramos tumbada y dentro de los pertenecidos de dicho caserío.

Se trata de una pieza de arenisca monolítica (Gráf. 6, Foto 5), anepígrafa, de 0,83 m. de altura sin contar lo enterrado por 0,39/0,40 m. de lado con un remate en la parte superior en forma ligeramente apuntada u ojival.

Medida la distancia desde el presente leguario de Elordi a éste dio 2,9 Km.

Iniciando ya el ascenso al puerto de Sollube, se sobrepasa unos veinte metros el mojón kilométrico nº 23 y se encuentra a mano derecha el lugar donde hasta 1985 se hallaba un leguario, a decir de informantes de los alrededores. Al otro lado de la carretera y algo más bajo, se levanta el caserío Ollorotza, perteneciente al término de Munguía.

Tomada la distancia desde el presunto leguario de Elordi a Ollorotza dio 6,200 metros (Gráf. 4, mapa).

Leguario de Sollube

Sobrepasado el puerto de Sollube dando vista al mar y a Bermeo, y a unos 580 metros del mojón kilométrico nº 28, se halla este leguario en la parte izquierda de la ruta cuando lo vimos y fotografiamos en 1986. Entretanto ha sido retirado y se halla en los jardines de Torre Villela en Munguía (Gráf. 7, Foto 6). Se hallaba en el término municipal de Bermeo.

Desde el leguario de *Ollorotza* hasta el que denominamos de Sollube nos dio una distancia de 5,530 metros, y una vez más comprobamos que en todo el trayecto de Bilbao a Sollube ningún leguario ha ofrecido distancias acordes con medidas oficiales.

El hito pétreo, de arenisca, es en su descripción tipológica y medidas igual que el de *Artebakarra*, por lo que omitimos detallarlo.

El campo epigráfico se hallaba muy borroso sin poder apreciarse el número de leguas. El itinerario a Bilbao parece que marca "5"; el de Bermeo tiene una diagonal sin más precisión.

En el resto del trayecto hasta Bermeo no localizamos ningún otro leguario.

Hasta el alto de Sollube hemos contado por tanto cinco leguas, y recordemos que Madoz (42) daba para todo el trayecto 5 1/4 leguas.

Creemos que desde este último leguario a Bermeo hay más de 1/4 de legua.

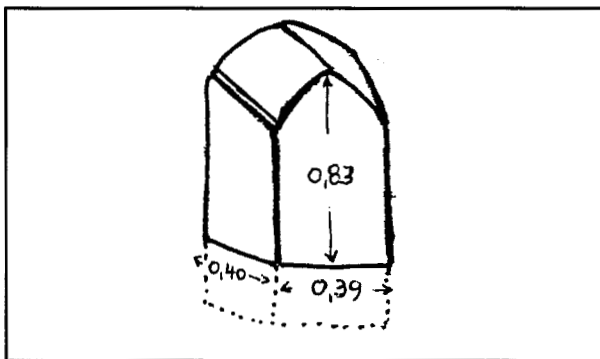
C) Carretera Durango-Guernica-Bermeo (Gráf. 8)

Para Madoz (43) sería el clásico camino de escala, costea-do por la Provincia.

Nacería en la Pilastra (Yurreta) para seguir a Montecalvo (cruce de carreteras con hito pétreo); de aquí pasaría por el al-



* Foto 5 Media legua de Irizabala.



* Gráf. 6 Media legua de Irizabala.

to de Muniquetas para llegar a Zugastietta, donde existe otro hito anepígrafo.

Algunos autores señalan para esta carretera una terminación en 1824. Igualmente señala la misma fecha Echegaray y Alzola (44). (45) en el mapa que acompaña induce a error al indicar año 1835, que suponemos se referirá al tramo Zornoza-Zugastietta.

(42) Madoz, Op. cit., p. 220.

(43) Madoz, Op. cit., p. 220.

(44) Echegaray, Op. cit., p. 355. Alzola Minondo, Op. cit., p. 41.

(45) "La red de caminos y carreteras..." Op. cit., p. 23.



* Foto 6 Leguario de Sollube.

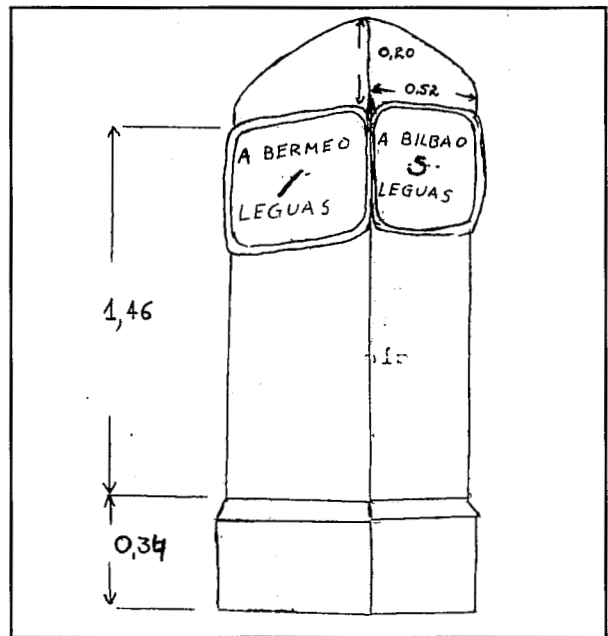
El hito pétreo o indicador de caminos que se levanta en la Pilastra (Yurreta) está fechado en una de sus caras: 1831.

Echegaray (46) señala que se terminaron de 1845 a 1848 los caminos de Zornoza a Zugastieta, sin embargo Madoz (47) aporta la fecha de 1846.

Como decíamos antes, llegados a Zugastieta, procedente de Muniquegas, la ruta atravesaba por un puente el río (hace años había un paso a nivel del ferrocarril), y por el actual trazado llegaría a Guernica y se prolongaría a Bermeo por la actual BI-635.

De nuevo es Echegaray (48) quien apunta que era necesario pasar por Muniquegas para ir a Guernica.

Por otro lado, el ramal Zugastieta al alto de Urruchocolanda por Ajurias, es posterior a la apertura del Zugastieta-Zornoza, conforme a un expediente (49) promovido por



* Gráf. 7 Leguario de Sollube.

“varios pueblos en solicitud de que se abra un ramal desde el punto de Urrechua, en el camino de Lequeitio, al punto de Zugastieta, para enlazar la carretera de Lequeitio con la de Zornoza...” fechado de 1847 a 1853.

Indicador de la Pilastra

En el lugar conocido por la Pilastra, en Yurreta, se levanta este hito pétreo de arenisca a modo de indicador, en la carretera Durango a Bilbao. Formada por una basa cuadrangular, sobre ella descansa una columna de casi tres metros de altura, de factura neoclásica.

En sus cuatro caras lleva grabado las siguientes leyendas (Gráf. 9):

- CAMINO / PARA / BILBAO
- PILASTRA ERI / GIDA PARA GUIA / DE LOS TRAN / SEUNTES
- CAMINO PARA / LOS PUERTOS / PESCADORES
- A ESPENSAS DE / ESTE M.N. y M.L. / SEÑORIO DE VIZ / CAYA AÑO DE / 1831

El remate en su testa está formado por un pináculo florido, o bellota neoclásica. La altura total aproximada de este monumento es de unos cinco metros y medio. Aun no siendo un leguario lo traemos aquí como testimonio de una obra que se realizó pocos años después de haberse abierto la carretera en 1824.

El siguiente punto sería Montecalvo cruce de carreteras y con hito. No obstante entendemos que este hito no está levantado cuando se abrió esta carretera y es igual al de Urrechua. Por tanto dejamos su descripción para la ruta E).

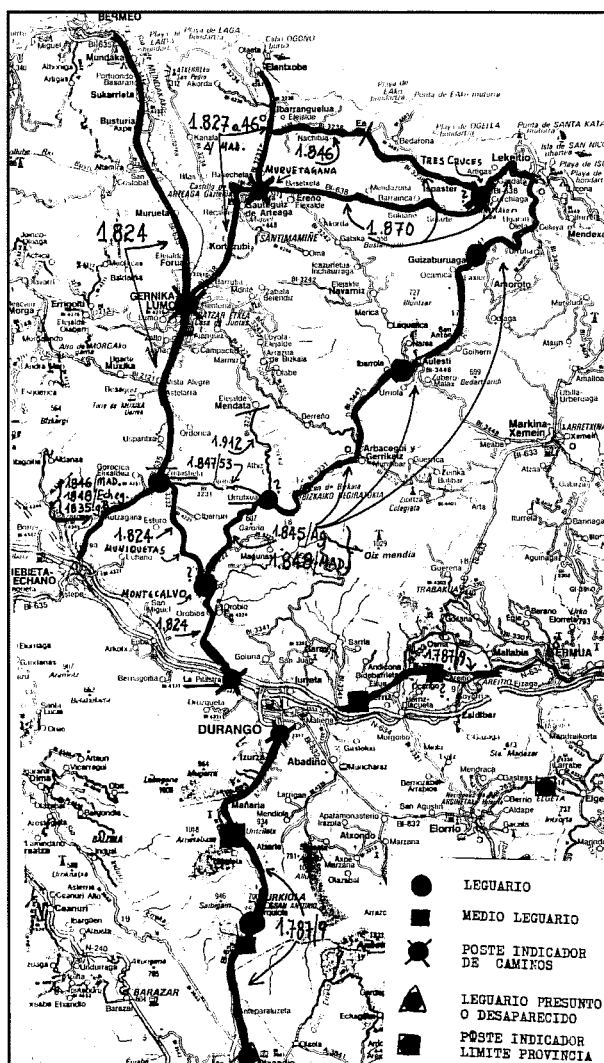
Distancia desde La Pilastra a Montecalvo: 5,700 metros.

(46) Echegaray, Op. cit., p. 358.

(47) Madoz, Op. cit., p. 220.

(48) Echegaray, Op. cit., p. 355.

(49) A.G.S.V. "Camino de Zugastieta al alto de Urruchocolanda". Reg. 1, leg. 1, n° 1.



* Gráf. 8

Leguario de Zugastietia

De Montecalvo se sigue la ruta por Muniquegas (se halla a 680 metros del primer punto); luego descendiendo se llega a Zugastietia después de recorrer 5,600 metros.

En la actualidad está situado a la izquierda de la ruta, justo en el antiguo paso a nivel de ff.cc.

A pesar de ser anepígrafo, sin duda alguna se trata de un leguario tipo, que desgraciadamente no se repite en todo el trayecto a Bermeo.

Tal como se aprecia en el Gráf. 10, foto 7, es una pieza de arenisca, originariamente monolítica, rota actualmente por su parte central. Tiene un aire muy similar a los leguarios de la ruta Bilbao-Bermeo abstracción hecha del remate superior, pero como aquéllas, tiene en dos de sus caras sendos cuarteles rehundidos, donde sin duda alguna iría el epígrafe con do-

ble inscripción: señalando leguas a Bermeo en una cara y lo mismo a Durango en la otra. Hoy es imposible leer nada. Su altura total sin contar la base, que parcialmente está enterrada, es de 1,71 m. La columna es de 0,46 x 0,43 m. de lado y 0,51 por 0,50 metros, el campo epigráfico.

La carretera en su progresión a Bermeo vía Guernica no conserva ningún leguario más. Si el hito de Montecalvo fuera realmente un leguario la distancia a Zugastietia es bastante ortodoxa.

D) Carretera Guernica-Muruetagana-Ea-Elanchove Carretera Muruetagana-Lequeitio y desde Tres Cruces (Ispáster) a Ea (Gráf. 8)

Traemos aquí estas carreteras por la existencia en primer lugar de un proyecto de instalación a la salida de Guernica de un pilar a modo de indicador. De otro pilar indicativo de caminos en el cruce de Muruetagana, y finalmente de otro hito en el cruce de Tres Cruces (Ispáster). En el referido folleto "La red de caminos..." (50) se señala el trayecto Guernica/Muruetagana/Tres Cruces/Lequeitio, a juzgar por el plano que se acompaña, como abierto en 1835. No parece ajustarse a la realidad.

Madoz (51) indica que de... "*Guernica hay otro camino de 2 1/2 leguas que dirige a los puertos de Ea y Elanchove... se principió en 1827... habiéndose concluido en 1846 por la Diputación...*"

Efectivamente (52) en este documento se señala que

"*las obras de este ramal... han estado interrumpidas, al menos desde 1834*"

El documento está fechado el 22 de diciembre de 1845.

Por su parte Delmas (53) intercala un plano topográfico de los caminos reales de Vizcaya, fechado en 1846, donde claramente se señala el camino real Guernica a Ea y Elanchove (Gráf. 11). Referente al tramo a Lequeitio, se conserva otro documento (54) sobre el REMATE de las obras sacando a pública subasta la ejecución de la nueva carretera de 15 Km. desde Muruetagana a Lequeitio y desde el puerto de Tres Cruces hasta el empalme del camino de Nachitua en la plaza de Ea, fechado a 9 de mayo de 1870 (Doc. 5).

Finalmente, fechado en 10 de julio de 1872 existe otro documento (55) donde se manifiesta

"*que habiéndose terminado las obras... así que practicadas las mediciones de las ejecutadas en cada trozo o*

(50) "La red de caminos..." Op. cit., p. 37

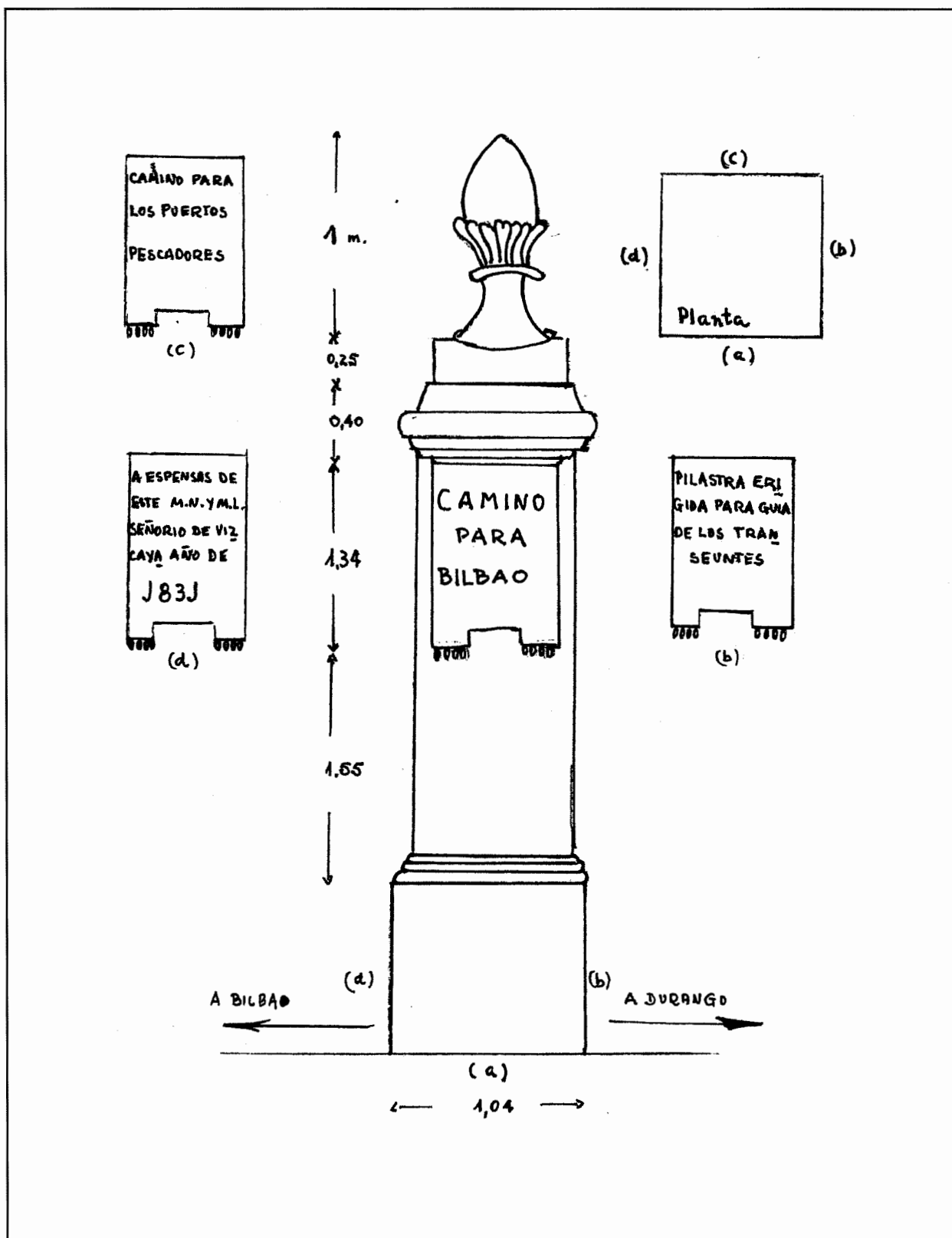
(51) Madoz, Op. cit., p. 220

(52) A.G.S.V. "Camino de Elanchove y Ea". Reg. 17, leg. 1.

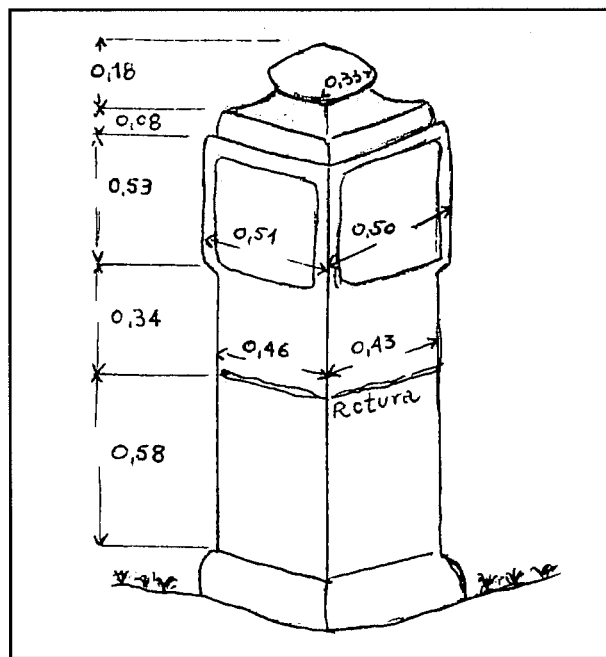
(53) Delmas, Op. cit., p. 360.

(54) A.G.S.V. "Camino de Nachitua". Reg. 1, leg. 2.

(55) A.G.S.V. "Camino de Nachitua". Reg. 1, leg. 4, nº 1.



* Gráf. 9 La Pilastra (Yurre).



* Gráf. 10 Leguario de Zugastieta.

kilómetro de que consta la nueva carretera de Muruetaga a Lequeitio..." (Doc. 6)

Obsérvese, una vez más, que en 1846 se utiliza aún leguas y ya en 1870 se citan kilómetros.

Pilar indicador en Guernica

Parece ser que hubo un proyecto (no sabemos si se materializó) (56) de construir un pilar a la salida de Guernica. El documento lleva por cabecera: "Las condiciones con arreglo a la que se ha de colocar un Pilar a la salida de Guernica para los puertos de Elanchove y Ea", cuyo firmante y arquitecto Antonio de Goyenechea lo presenta con fecha 24 de febrero de 1848 y lo deposita en la Diputación. Va acompañado el escrito, compuesto de 16 condiciones, de un dibujo artístico (Doc. 7) (57). Obsérvese que las medidas que da a Elanchove y a Ea están en leguas. Entre las condiciones destacan que...

"la piedra ha de ser de sillería... caliza o arenisca a voluntad del rematante "...que..." el paraje en donde ha de colocarse es contiguo y frente al ángulo saliente que forman las paredes de las huertas de Dn. Casto de Albiz, donde se toma el camino para Elanchove y Ea... El rematante dará principio a la obra cuando le acomode... y deberá estar concluido todo el Pilar conforme en un to-



* Foto 7 Leguario de Zugastieta.

do a estas condiciones para el día primero de junio del presente año..."

Como se aprecia, el camino real para estas fechas obviamente debía estar ya realizado.

Omitimos dar detalles del pilar pues queda a la vista en el gráfico adjunto.

Poste indicador de Muruetagana

Se trata de un indicador de caminos (Foto 8). Tiene un cuerpo central prismático cuyas caras son iguales (0,55 m.) que se apoya sobre una base, rematado en su parte superior por una pirámide. Está constituido por bloques de caliza, y la altura total sobrepasa los 2,50 metros. En una de las caras de la parte superior lleva grabada la siguiente leyenda: A / ELANCHOVE / Y EA. En la otra cara contigua se lee: A / LEQUEITIO.

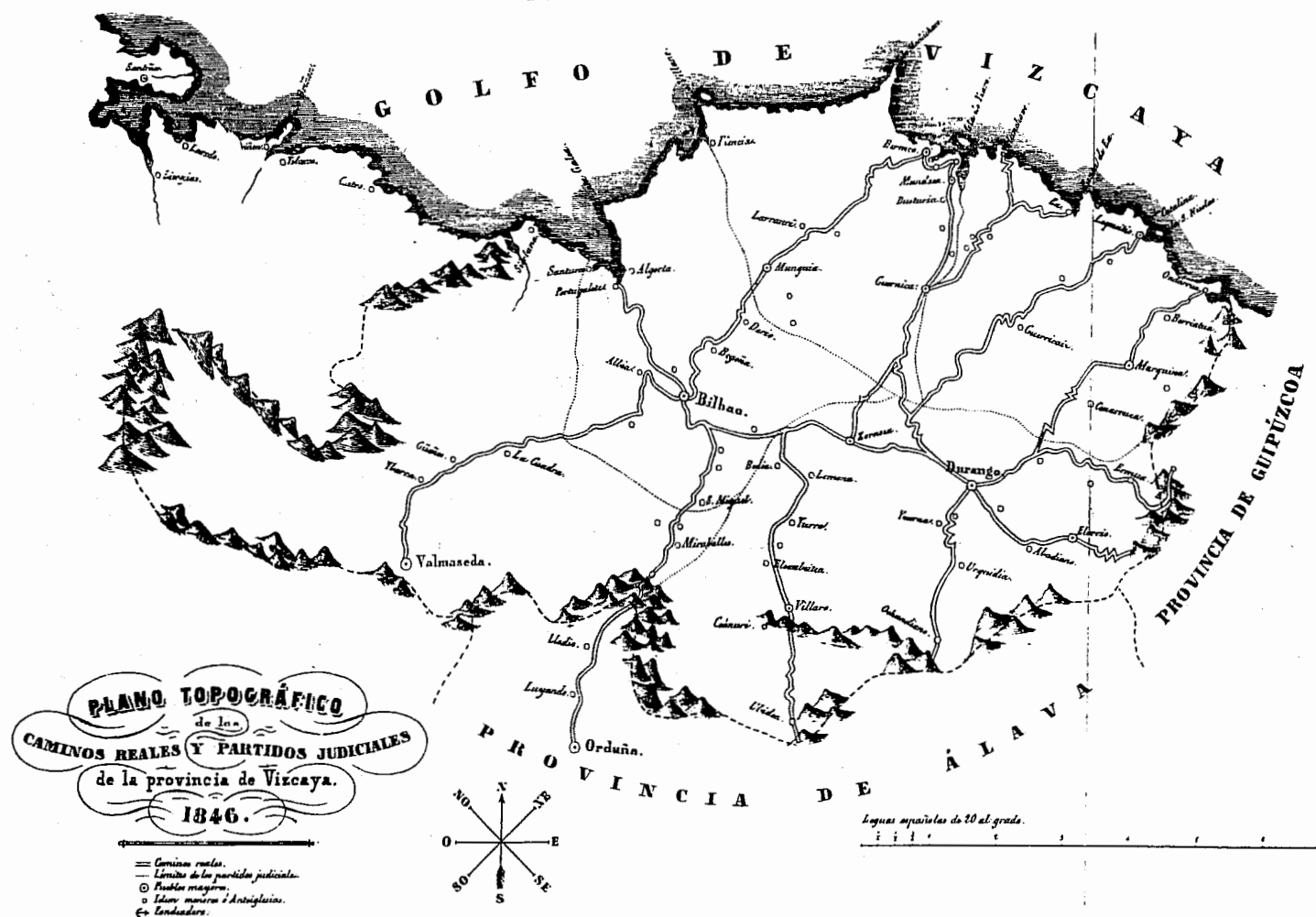
Por su perfecto acabado de líneas y por su singular tipología parece datar del último tercio del siglo XIX, probablemente de cuando se terminó la carretera en 1870.

Hito de Tres Cruces / Ispáster

En el mismo cruce de Tres Cruces (Ispáster) y junto a la pared de un caserío abandonado, tirado en el suelo, se hallaba este hito de arenisca partido en dos trozos (Gráf. 12).

(56) A.G.S.V. "Camino de Elanchove a Ea". Reg. 21, leg. 10.

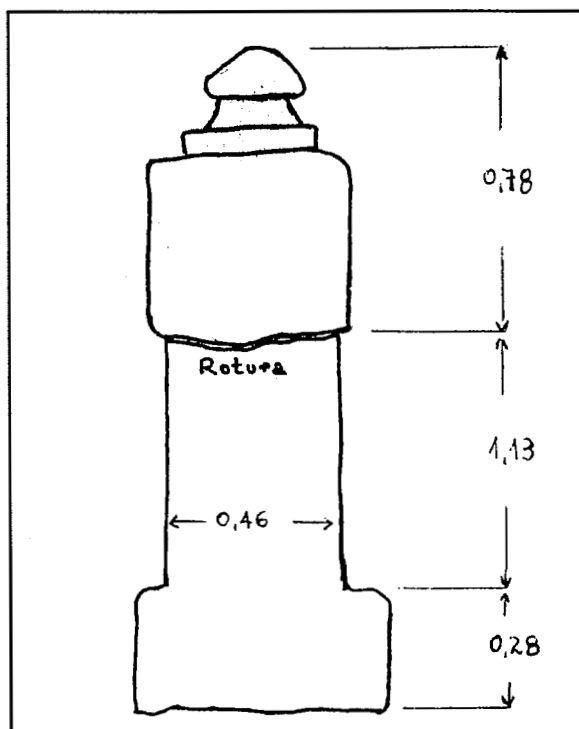
(57) El dibujo lleva la firma del arquitecto y la fecha que en lugar de Feb. 24, 1848 parece indicar 1868. ?



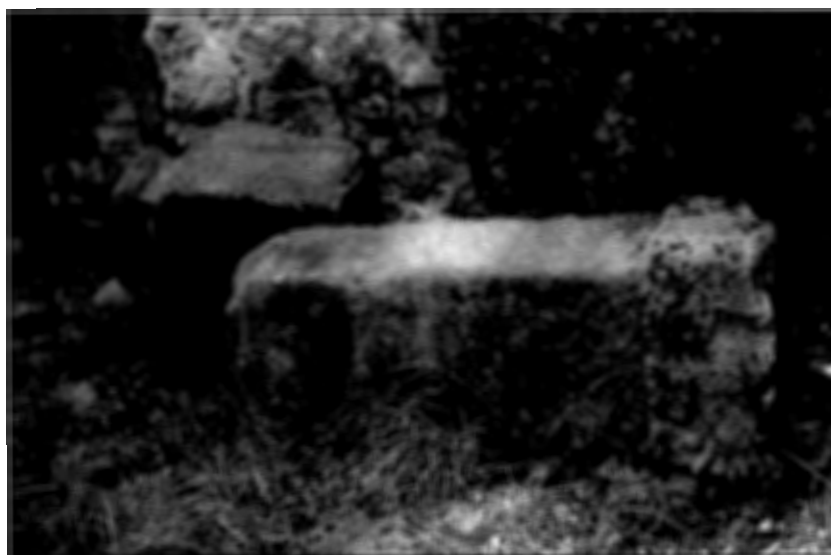
* Gráf. 11 Mapa de 1846 reproducido del libro "Guía del Señorío de Vizcaya" de Juan E. Delmas, 1864. Ed. facsimilar de 1965. Biblioteca Villar, Bilbao.



* Foto 8 Indicador situado en el cruce de Muruetagana.



* Gráf. 12 Hito de Tres Cruces (Ispátser).



* Foto 9 Hito situado en Tres Cruces (Ispátser).

Era una pieza monolítica con una altura máxima de 2,19 m. y una anchura en su cuerpo central de 0,46 m. Sobre la columna central, la pieza adquiere más anchura, donde iría, de ser un leguario, el campo epigráfico, actualmente yermo.

El remate en forma apuntada, tiene un parecido extraordinario con el leguario de Zugastietia, si bien éste está formado por varias piezas ensambladas y el lugar donde iría el texto se halla rehundido, al igual que los de Bilbao-Bermeo.

Este leguario o simple indicador dicen que se hallaba en el mismo cruce en el centro de la calzada y con motivo del ensanchamiento y adecentamiento del lugar fue retirado y depositado en el suelo junto al caserío (Foto 9).

Si la carretera como hemos visto se hizo en 1870, el presunto leguario no marcaría leguas, a tenor de lo que hemos visto, y en caso de ser kilométrico no se haría del tamaño y porte señalado. Pero la morfología indica que esta pieza se hizo anteriormente, pero si la carretera no existía, ¿qué es lo que señalaba? ¿Sería trasladada de otro lugar?

Pero el caso es que está documentado en Tres Cruces casa de Portazgo.

E) Carretera Lequeitio-Aulestia-Guerricaiz-Muniquetas (Gráf. 8)

Madoz (56) señala que fue inaugurado en 1848. Aguirreazkuenaga (57) sin embargo señala el año 1845.

De Lequeitio pasaría por Guizaburuaga, donde en la actualidad se conserva un leguario; seguiría por Ausleti (existe otro) y llegaría seguidamente a Guerricaiz.

Habida cuenta de estar seguidos ambos leguarios, y hecha la medición de rigor, la distancia entre ellos fue de 6,195 metros.

De acuerdo con las medidas conocidas, y como quiera que esta carretera es posterior a la legua moderna establecida en 1801, debería de haber dado próximo a los 5,572 metros. Lo que más se le acerca es la legua de 21.000 pies, o sea, 5,851 metros. Como en el caso de Orduña, difiere bastante de los patrones conocidos.

En "La red de caminos y carreteras..." (58) se señala que "la Junta de Guernica dispuso en 1646 que los pueblos del tránsito reparasen el camino real de Guerricaiz a Lequeitio..."

Refiriéndose sin duda alguna a algún camino de herradura anterior. Echegaray (59) manifiesta que entre otros caminos, se terminaba la de Muniquetas a Lequeitio, entre 1845 y 1848. Creemos sería más acertado decir desde Montecalvo a Lequeitio, toda vez que el de Muniquetas a Montecalvo estaba ya construido en 1824. No hay que olvidar que la distancia entre Montecalvo y Muniquetas es menor de un kilómetro.

Lo avala el documento (60) que dice:

"Expediente relacionado con la demarcación de la ruta del camino desde la Villa de Lequeitio hasta enlazar con el camino de Durango a Bermeo en las proximidades de la Venta de Muniquetas. Año de 1822".

Obsérvese que dice *proximidades*, como así acontece con el cruce de Montecalvo.

Por tanto lo que quiere decir Echegaray es que el camino, iría de Lequeitio, Guizaburuaga, Aulestia a Guerricaiz. Subiría al balcón de Vizcaya y pasando por Urrechua (se conserva leguario y/o indicador y había casa de portazgo), llegaría finalmente al cruce de Montecalvo, donde existe otro leguario y/o indicador y donde empalmaría con la carretera, abierta ya en 1824, de Durango a Bermeo.

De acuerdo con el mapa de Delmas (61), gráf. 11, fechado en 1846, para entonces ya estaba construido el tramo Urrechua-Montecalvo.

Otro documento que avala cuanto antes apuntábamos señala: (62)

"condiciones generales que se han de observar en la construcción del camino carretero que se trata de abrir desde la villa y puerto de Lequeitio hasta enlazar con el que se dirige desde Durango a Bermeo en el punto llamado Monte Calvo. Año de 1843"

Por lo que al portazgo de Urrechua (63) tenemos:

"Expediente promovido por la Anteiglesia de Mendeta reclamando la traslación de la cadena de Urruchia al punto llamado del Hambre. Años de 1845 a 1852"

O este otro:

"Expediente promovido por la Comisión Directiva del camino de Lequeitio sobre los atentados cometidos por varios carreteros en el portazgo de Urrechua. Años de 1846 a 1847" etc. etc.

En consecuencia esta carretera no terminaría en Montecalvo, pues encontraría vía libre hasta Durango/La Pilastra y también podría salir a Zugastietia vía Muniquetas, que se encontraría con la que venía de Bermeo a Guernica-Zugastietia (año 1824), Zugastietia-Zornoza (años 1835, 1846 ó 1848 otros), para salir finalmente a la Bilbao-Durango (año 1815), que por cierto lo adquirió el Señorío en 1850.

Como ya explicitado en el apartado C) el tramo Zugastietia-Urruchua vía Ajurias, se abriría hacia 1852, suponiendo entonces un atajo considerable y no precisando pasar ya por Muniquetas para ir de Lequeitio a Zornoza.

(56) Madoz, Op. cit., p. 220.

(57) Aguirreazkuenaga, Op. cit.

(58) Op. cit., p. 17

(59) Echegaray, Op. cit., p. 358.

(60) A.G.S.V. "Camino de Lequeitio". Reg. 10, leg. 2.

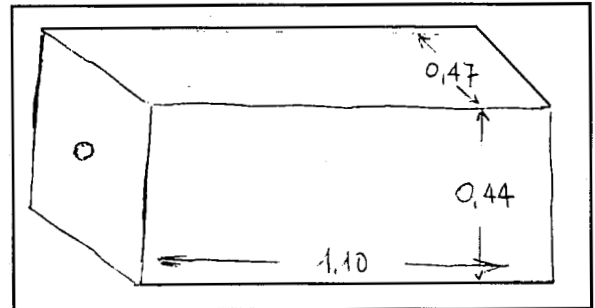
(61) Delmas, Op. cit.

(62) A.G.S.V. "Camino de Lequeitio". Reg. 13, leg. 2, n° 1.

(63) A.G.S.V. "Camino de Lequeitio". Reg. 10, Expedientes, leg. 16.



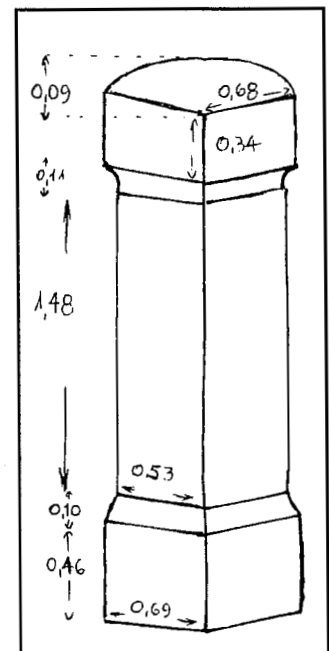
* Foto 10 Hito de Montecalvo.



* Gráf. 14 Columna/Hito de Urrechua.



* Foto 11 Hito de Urrechua.



* Gráf. 13 Hito de Montecalvo.



* Foto 11 bis Restauración del hito de Urrechua.

Tramo Montecalvo-Urrchua (Gráf. 8)

Lo primero que llama la atención es que tanto el hito de Montecalvo como el de Urrchua fueron realizados en la misma fecha, pero no lo fueron con motivo de la apertura de la carretera Lequeitio-Muniquetas, pues su tipología sería la misma, y eso no es así.

Nos inclinamos a pensar que fueron realizados cuando se abrió el tramo Montecalvo-Muniquetas, aunque parece ser que coincide con la fecha de apertura de Lequeitio a Muniquetas según documentos que se han señalado.

El hito de Montecalvo podría ser leguario o indicador, pues había otra carretera cual era la de Durango a Zugastietia, pero de ser un indicador el de Urrchua, ¿qué iba a indicar si en aquella fecha no había cruces de carreteras o "caminos reales" en ese punto? O, ¿es que fueron colocadas después de haberse abierto la carretera de Zugastietia a Urrchua vía Ajuarias? La distancia entre La Pilastra y Montecalvo (5,6 Km.) y la de Montecalvo-Urrchua (5,3 Km.) se acercan a las de las leguas convencionales. Es difícil decidirse sobre si eran indicadores o leguarios, por ser entre otras cosas también anepígrafas en la actualidad. Con todo, tienen un cierto parecido con las de Lequeitio-Guerricaiz, pero no coinciden. Se nos

ocurre, que tal vez para ser indicadores deberían ser de mayor porte. Sin tomar partido en uno u otro sentido he aquí sus características.

Hito de Montecalvo

Se halla implantado en el mismo cruce (Gráf. 13, Foto 10).

Es de arenisca y anepígrafo. Está formado por tres partes: pie, columna cuadrangular y cabeza. De líneas austeras tiene una altura de 2,24 metros. La anchura del fuste es de 0,69 m. y 0,53 m. la columna.

Hito de Urrchua

Aun siendo igual que el de Montecalvo tiene sin embargo varias diferencias. La columna central es de 0,44 y 0,47 m. según sus caras, y la longitud de dicha columna es de 1,10 cuando la de Montecalvo es de 1,48. Falta algún trozo de columna. Hay que tener en cuenta que se halla en la actualidad desmontado y tirado en el suelo en el mismo cruce. La base todavía se conserva como a unos dos metros empotrada en el suelo con una anchura de 0,70, sensiblemente parecida a la de Montecalvo (Gráf. 14, Foto 11 y 11bis).

Como puede observarse la columna tiene un orificio central donde iría la espiga de hierro tanto para unirse a la basa como a la cabeza (*).

Leguario de Aulestia

Partiendo de Guerricaiz en dirección a Lequeitio, unos 500 metros antes de llegar al casco urbano de Aulestia a mano izquierda de la ruta y empotrada en el talud, se conserva solamente el remate o cabeza de este leguario (Gráf. 15, Foto 12). Lleva una inscripción a cuatro líneas: A / LEQUEITIO / 2 / LEGUAS.

Aunque el número está borroso parece indicar dos leguas. La cabeza no es cuadrada. Donde va la inscripción tiene una anchura de 0,68 pero la profundidad es mayor.

Leguario de Guizaburuaga

Siguiendo la ruta comentada, se sobrepasa el pueblo de Guizaburuaga, situándose el leguario a la izquierda y frente por frente del acceso al molino de Ereza que se halla más abajo cerca del río Lea.

Se trata de un poste de igual factura que el de Aulestia (al menos por su cuerpo superior), que está compuesto por tres piezas, en la actualidad sin ensamblar: el pie, la columna tronco piramidal, y la cabeza en una de cuyas caras lleva la inscripción:

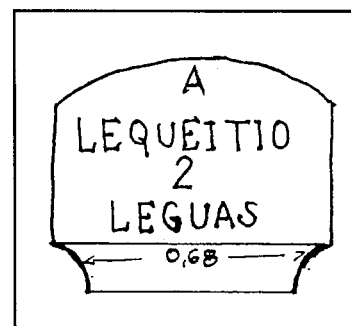
A / LEQUEITIO / ... / LEGUAS

en cuatro líneas. El número de leguas es ilegible, pero debería ser una, y en ese caso no vemos por qué se utiliza el plural.

(*) En mayo de 1992 fue restaurado y colocado verticalmente (Foto 11 bis).



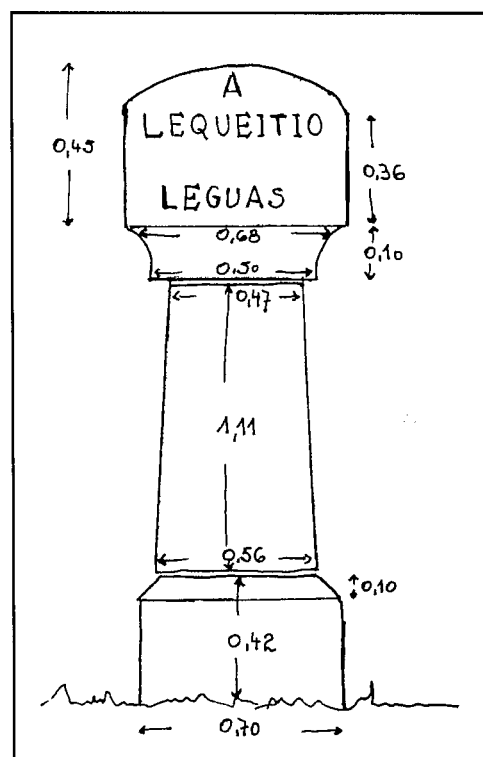
* Foto 12 Cabeza del leguario de Aulestia.



* Gráf. 15 Detalle del leguario de Aulestia.



* Foto 13 Leguario de Guizaburuaga.



* Gráf. 16 Leguario de Guizaburuaga.

Como se aprecia (Gráf. 16, foto 13) tiene una altura total de 2,09 si bien por estar el pie enterrado su altura real tiene que ser muy superior. Como ya dijimos anteriormente, la distancia entre el leguario de Aulestia y éste es de 6,195 metros.

F) Carretera Durango-Urquiola-Ochandiano (Gráf. 8)

Larrea (64) señala ... *“que la aprobación oficial del camino de Urquiola y del enlace con Eibar (lo veremos en el Apartado G) está fechado en 1777. Las obras se concluyeron en 1789...”*

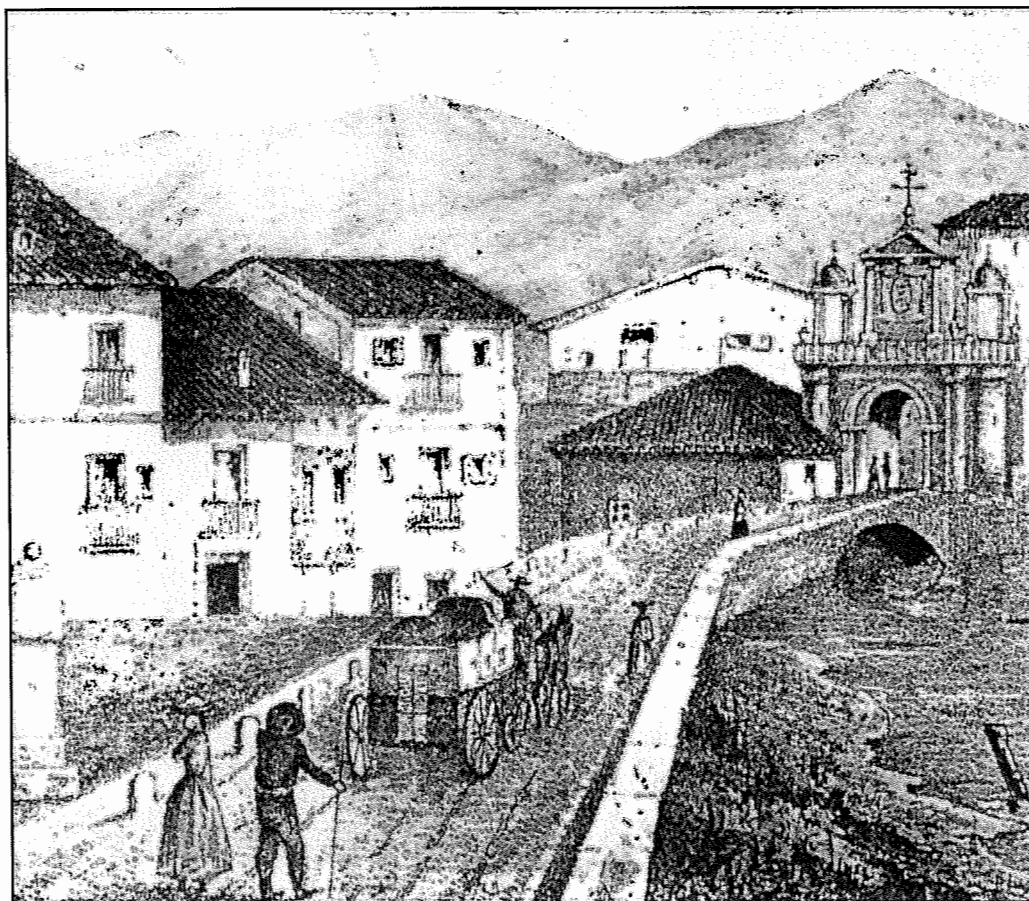
Echegaray (65) señala la iniciación en 1782 y en 1787 la finalización siguiendo sin duda a Iturriza y Madoz (66).

A la salida de Durango hacia Mañaria, se encuentra el arco de Sta. Ana. En una vieja litografía de Delmas que hemos reproducido de la cubierta del libro de Aguirreazkuenaga (67)

(Gráf. 17) puede observarse en el ángulo inferior-izquierdo una clásica columna o indicador de leguas. Nos inclinamos más porque sea un indicador pues es diferente de los leguarios de dicha carretera: dos detalles le diferencian, a saber, doble base y remate en forma de bola, que tal vez sea una veleidad del artista. Lo curioso del caso es que actualmente a 175 pasos de este punto en dirección a Mañaria se levanta otro que reseñamos a continuación.

Indicador de Pinondo

Así lo conoce el pueblo y como se aprecia es igual que el de Sta. Ana, abstracción hecha en el remate superior, que en el de Pinondo no es una bola o esfera. Dado lo corto de la distancia ¿no será la misma pieza trasladada posteriormente al lugar actual, y como decíamos antes, una concesión del artista en cuanto al remate en forma de esfera?



* Gráf. 17 De una antigua litografía de Delmas.

(64) Larrea Sagarminaga, Op. cit., p. 344.

(65) Echegaray, Op. cit.

(66) Iturriza, Op. cit., p. 202 & Madoz, Op. cit., p. 220.

(67) Aguirreazkuenaga, Op. cit.

El indicador de Pinondo se halla ahora en la bifurcación de las carreteras a Mañaria y a Távira, encima de la acera. Como se aprecia en el Gráf. 18 y foto 14, en la parte superior y en sus cuatro caras lleva varias leyendas. En la cara b) y en la d) se lee

A / OCHANDIANO / 3 / LEGUAS

En la cara c): CAMINO / ABIERTO EN / EL AÑO DE / 1784

En la cara a) POR LOS / CATORCE / PUEBLOS

Respecto a esta última leyenda aclara Echegaray (68) que se formó en la merindad de Durango la asociación de los catorce pueblos para abrir el camino a Urquiola. O sea las villas de Durango, Ochandiano y Ermua y las once anteiglesias de la merindad.

Es un indicador de gran porte, de arenisca, y una altura de 2,47 metros. El diámetro de los medallones es de 0,49 m.

Media legua de Txakurzulo

Actualmente se halla depositada en el alto de Urquiola enfrente del Bar Landajuela.

Según nos comunicó el dueño del bar, procedía del lugar denominado de Txakurzulo, subiendo de Mañaria a Urquiola.

Tiene el epígrafe consabido, pero muy borroso de MEDIA / LEGUA y es de arenisca. Como se aprecia por el Gráf. 19, foto 15, debajo del epígrafe se ha hecho un rebaje en la piedra, singularidad que sólo es de esa cara.

Tiene una altura total de 1,14 metros y una anchura máxima de 0,45 metros.

Leguario de Urquiola

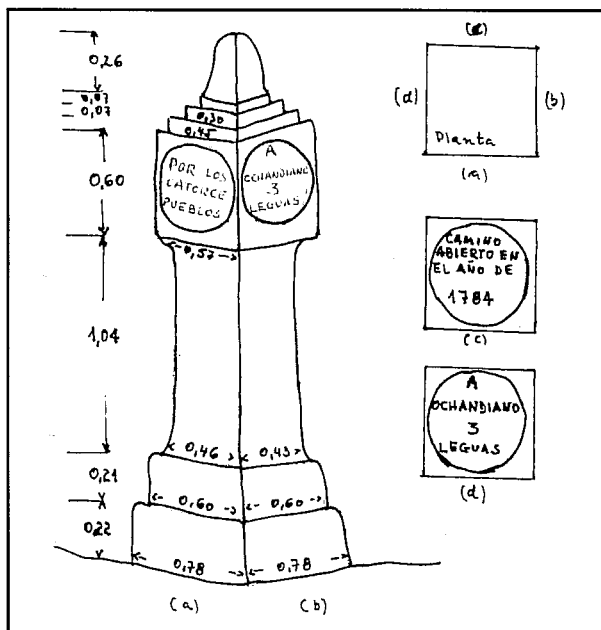
Lo denominamos así por proceder de algún punto entre este puerto y Ochandiano. En la actualidad se halla tirado (Gráf. 20/21, foto 16) no lejos del Bar Landajuela (Urquiola) por debajo de la iglesia. Es de arenisca, y adopta la misma forma que el de Pinondo si bien éste tiene cuatro medallones con epígrafes, y el de Urquiola, al menos dos son exentos. La tercera cara se puede leer: DURANGO / ... / LEGUAS, pero no así el número de leguas por estar borroso. La cuarta cara que está hacia la tierra, probablemente tenga otro medallón dando las leguas a Ochandiano.

Se trata de una pieza monolítica que termina en una protuberancia con el fin de poder ser insertado en la base que claramente se aprecia en el Gráf. 21. El orificio central es cuadrangular. Medidas vid. gráfico (*).

Media legua de Amaitermin

SE halla en la actualidad al borde de la carretera y pegante a la pared de un caserío en el barrio de Amaitermin, cuyo morador es José Martín Unzalu (Foto 17). El término pertenece a Abadiano.

Su sitio original es unos cientos de metros más adelante en dirección a Ochandiano, donde se halla ahora el bar Basaguren.



* Gráf. 18 Indicador de Pinondo.



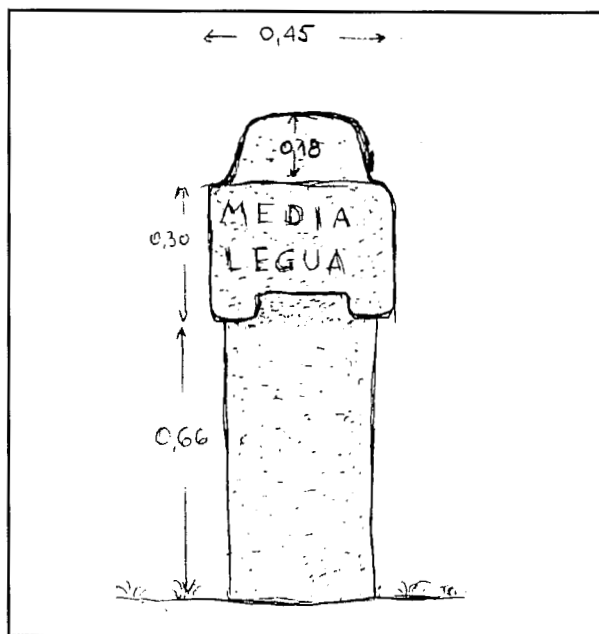
* Foto 14 Indicador de Pinondo.

(68) Echegaray, Op. cit., p. 354.

(*) Después de la redacción de estas líneas hemos visto que ha sido trasladado y colocado verticalmente, dando vista, y a la orilla de la carretera general, allí donde existe la bifurcación que conduce al Santuario de Urquiola.



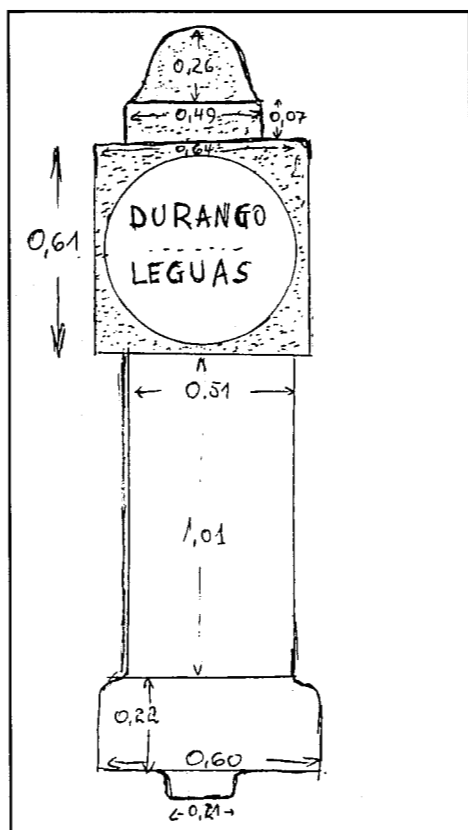
* Foto 15 Media legua de Txakurzulo, actualmente en Urquiola.



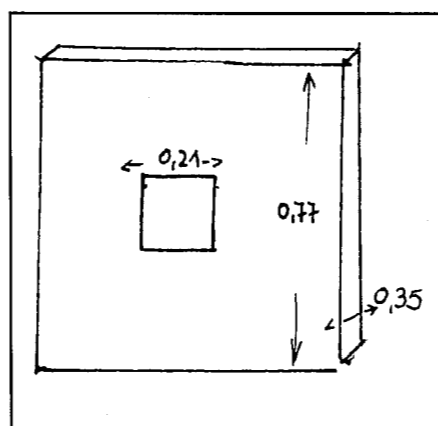
* Gráf. 19



* Foto 17 Media legua de Amaitermin.



* Gráf. 20



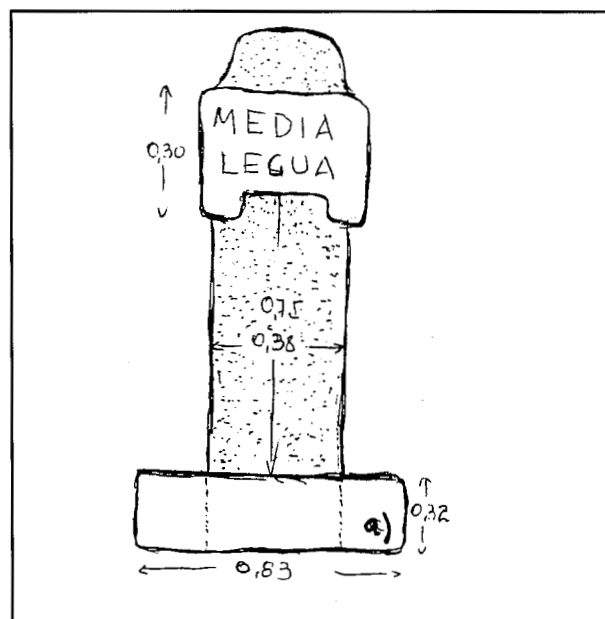
* Gráf. 21



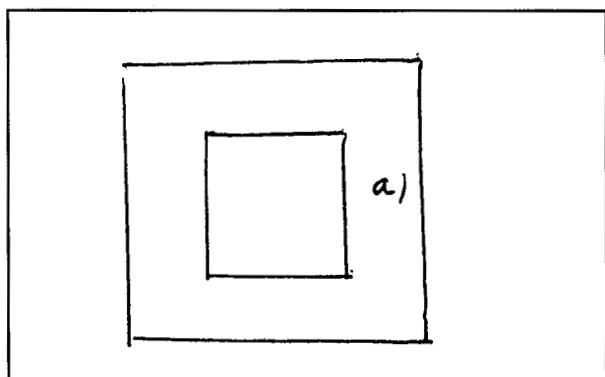
* Foto 16 Leguario del trayecto Urquiola / Ochandiano.



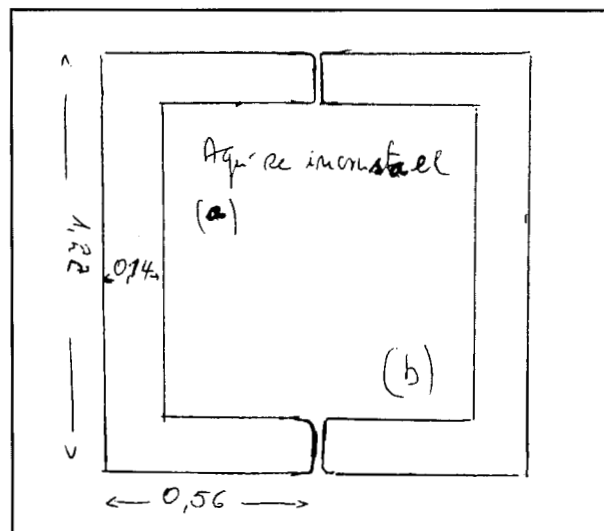
* Foto 18 Media legua de Erramonchona (Bérriz).



* Gráf. 22 A)



* Gráf. 22 B)



* Gráf. 22 C)

Es de arenisca y es de las mismas dimensiones que la media legua de Txakurzulo, y lleva inscrito MEDIA / LEGUA y debajo el clásico rebaje en la piedra.

Según nos comunicó el Sr. Lasuen, hijo de Ochandiano, hasta hace no muchos años a la entrada misma del pueblo, donde actualmente está el STOP, había un leguario. No hemos podido confirmarlo ni contrastarlo.

Llegado al límite de la provincia con Alava, la carretera vieja entra en el pantano de Villarreal. En el mismo límite existe un mojón que lo describiremos más adelante en el epígrafe H).

G) Carretera Durango-Bérriz-Alto Areitio-Ermua / Eibar

Echegaray (69), para este tramo da como fecha de terminación 1784, pero tiene que ser la misma fecha que la de Durango-Ochandiano, 1789. Así lo señala también Larrea (70) quien escribe: "*se concluyó con el trazado de Urquiola*".

Lo confirma también el mismo tipo de hitos que se levantan tanto de Durango a Ochandiano como de Durango-Bérriz.

Urquiza (71) indica que esta carretera es la que entra por Ereñaga, y sigue por Konbent-Ondo, Santrocas y pasa por Areitio.

Media legua de Erramonchona (Bº Eraña)

De Durango a Bérriz por la carretera Bilbao-Sn. Sebastián, se llega a la altura de Compresores Samur. Enfrente se abre una carretera hacia Garay, donde a los pocos metros se bifurca, tomando la carretera de la derecha. Al kilómetro aproximado se llega al caserío de Erramontxona, situado a la derecha de la ruta, en el Barrio de Eraña. Frente por frente y a unos 25 metros, y por tanto a la mano izquierda se levanta esta media legua de arenisca. Es de la misma tipología y medidas que las de Durango-Ochandiano. En la parte superior, en una de sus caras lleva la inscripción MEDIA / LEGUA y debajo el clásico rebaje en la piedra (Gráf. 22 A-B-C- Foto 18).

Como puede apreciarse por los gráficos, el cuerpo o columna de la media legua se incrusta en una pieza monolítica cuadrangular B), y a su vez ésta va incluida en otra pieza doble C) con lo que la sujeción al suelo es muy fuerte.

Siguiendo la ruta al alto de Areitio por la carretera vieja se nos señaló que sobrepasado éste había un taller de desguaces, "Desguaces Areitio". Unos veinte metros después y a la derecha de la ruta había una media legua igual que la del barrio de Eraña, que se hallaba tirada. Comprobada en salida al efecto, no pudimos dar con dicho hito, por desaparición seguramente entretanto.

H) Indicadores límite provincia

1.- La carretera de Elorrio a Elgueta (Gráf. 8) data de 1835 (72).

Madoz (73) señala que esta ruta era conocida como "Camino de Cristina" habiendo sido construida en 1832 cuya fecha concuerda con la que da Alzola (74). Yendo en dirección a Guipúzcoa desde Bizkaia y en el mismo límite, a mano izquierda se levanta el poste de hierro en cuyo pedestal o parte inferior y en dos de sus caras marca la distancia en kilómetros a Bilbao y San Sebastián.

A / BILBAO / 43 Ks 260 ms

A / S. SEBASTIAN / 79 Ks 313 m

Está rematado a modo de estandarte por un indicador que dice

Provincia / de / Guipuzcoa

Al lado del poste hay un mojón de piedra divisorio de ambas provincias donde se acierta a leer las tres primeras cifras del año 186...

Vid. gráf. 23 Foto 19. El mojón divisorio es de arenisca y tiene una altura de un metro. La base del poste metálico es triangular y la cara oculta es anepígrafa. Sobre el estandarte va un escudo y un individuo, pero parece que eran dos, una a cada lado del escudete. Da la impresión que este poste fue colocado por Guipúzcoa.

Postes metálicos los hemos visto en otras partes limítrofes de Bizkaia pero nos tememos mucho que hayan desaparecido en los últimos años.

2.- Otro indicador de límite de provincia de otra factura se halla saliendo de Areta por la carretera vieja a Orozco que sigue luego a Vitoria. Esta carretera se abrió en 1827 (75). De la misma opinión son Echegaray y Alzola (76).

En el mismo límite provincial hay un puente y sobre el pretil derecho incrustado existe un hito pétreo de caliza (Foto 20) donde se lee en letras capitales:

Confin / de / Orozco

Aquí mismo había una casa de portazgo. El monumento tiene una altura de 1,52 metros (vid. gráf. 1).

3.- Otro, y con esto terminamos el inventario, está situado, siguiendo la carretera de Ochandiano, a la entrada al pantano de Villarreal por la carretera vieja, ahora anegada por las aguas.

Es un hito de arenisca apuntado que lleva el siguiente epígrafe:

Confin / de / Alava / y / Vizcaya

En la parte superior tiene una anchura de 0,60 metros. La altura desde el extremo superior hasta donde se rehunde la

(69) Echegaray, Op. cit.

(70) Larrea Sagarmínaga, Op. cit., p. 276.

(71) URQUIZA, Vicente. "Anteiglesia de Bérriz". Caja Ahorros Vizcaína, 1983, Bilbao.

(72) "La red de caminos y carreteras..." Op. cit., vid. Mapa.

(73) Madoz, Op. cit., p. 220.

(74) Alzola Minondo, Op. cit., p. 54.

(75) "La red de caminos y carreteras..." Op. cit., p. 23.

(76) Alzola Minondo, Op. cit., p. 40 & Echegaray, Op. cit., p. 355.



* Foto 19 Poste en el límite de Guipúzcoa con Bizkaia (Elgueta).

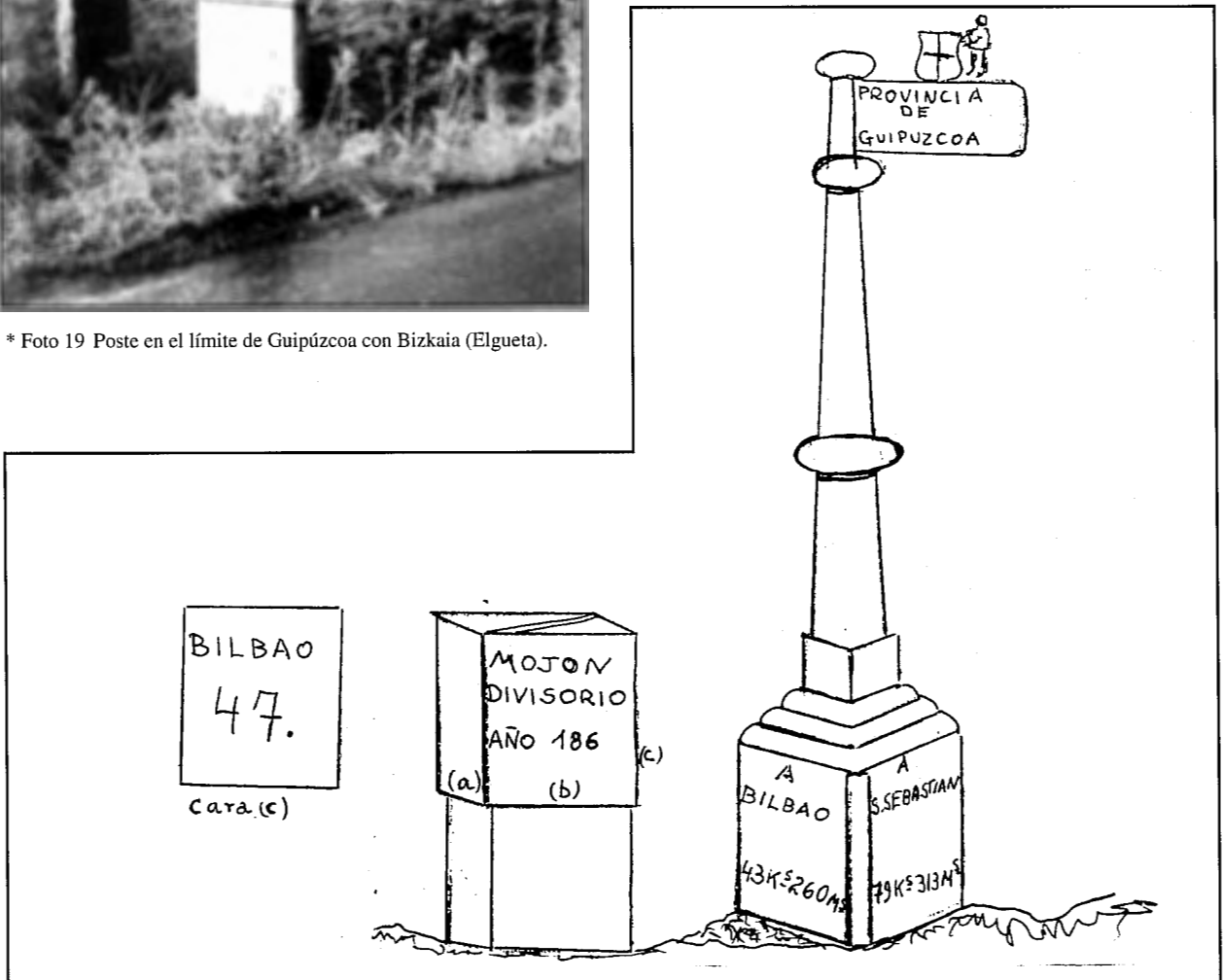
piedra tiene 0,40 metros y de ahí hasta la base 1,40 metros. Estas medidas son aproximadas (Foto 21).

Finalizado este trabajo, podría uno preguntarse qué es lo que se pretendía con él. Ni más ni menos que rescatar del olvido unos hitos de piedra, testigos mudos, que durante más de cien años han visto transcurrir la historia de Bizkaia a ritmo vertiginoso.

Podría ser un estudio de sabor etnográfico con ribetes históricos sin más pretensiones.

La ausencia de conclusiones es deliberada. Dejamos el tema abierto a otros estudios que con más dedicación y tiempo cubran la laguna mencionada.

No estaría por demás, aprovechando estas líneas, que la Diputación bizkaína que tanto empeño puso en estas rutas camineras, hiciera algo en pro de la no desaparición de los pocos leguarios que aún quedan, antes que la incuria del tiempo u otros propósitos inconfesables borren del recuerdo un sistema de medición secular.



* Gráf. 23 Poste indicador límite provincia (Elgueta).



* Foto 20 Mojón de Areta.



* Foto 21 Hito indicador en límite de Vizcaya / Alava (Pantano de Villarreal).

**ESTADO demostrativo de los caminos de Vizcaya
y de la longitud de cada uno.**

Nombre del camino.	Leguas que tiene de 30,000 pías.	Número de pías locales.
Camino de Pancorbo.	17	310,000
Id. de la merindad de Durango.	8 1 1	101,020
Id. de Bilbao á Durango.	5	100,000
Id. de Bermeo á Bilbao.	5 1 1	105,000
Id. de Orozco á Baralbio.	3	60,000
Id. de Bermeo á Durango.	6 1 2	130,000
Id. de Durango á Elgueta.	3 1 2	70,000
Id. de Arratia á Elbidea.	3 1 2	110,000
Id. de Bilbao á Valmaseda.	5 3 1	115,000
Empalme de Guernica á Ea, etc.	2 1 2	50,000
Id. de Sagastietta á Zornoza.	1	2,000
Ruta de Lequeitio á Muniqueta.	5	100,000
Id. de Ondarroa á Verriz.	4 3 1	95,000
Id. de Portugaleto á La-Baluga.	3 1 2	70,000
Id. de Valmaseda al conlin de Vizcaya (costado por la junta de Búrgos).	3	60,000
Id. de Elorrio al conlin de Guipúzcoa.	1	20,000
Totales.	77 1 2	1,519,020

Alma Digne en grab. cul. tenies con
Vizcaya

Señor de Fuenti... de la villa de
Guernicaid al O.T. 4. con el mar, infun-
do repa... equine. En con fha 19
de Dic^{to} ultimo vino presente a O.T. 4. y
medio de memorial, al fin de que se
dignara mandar se le pida al es-
perante el pago de las pilatrax de Kila
natas desde Lomera a Legutio y qua-
tro pilatrax de division de caminos;
mas, el equine vino hasta ahora con-
ce dela resolution al O.T. 4. a usar que en
esa Suplicacion resulto - la aprobacion del
Sr. Maestre de obras verificada en obra,
en el... Suplicando al O.T. 4. se digna
ordenar y mandar se le paga al su-
plicante el pago del importe cam-
de en remate del caso

Qui que al O.T. 4. int. d.
Guernicaid, fha 24 de Dic^{to}
por no haberse... el not. de...
Dña. de...
26

N.º 2240 p.º 71 an.

Bancorbo

Ultima Representación de la Compañía

El Sr. Miguel de Arce, Comisario de la Compañía de Caminos de Hierro de Vizcaya, en virtud de su poder, ha acordado con el Sr. D. Juan de Arce, Comisario de la Compañía de Caminos de Hierro de Vizcaya, que tiene puestas en la Compañía y sus filiales, en forma de condiciones, las condiciones de su servicio, que se le han de pagar de su importe por boletines, en la forma de abogacía, en la siguiente forma:

Suplica a los señores Ultramarinos, abien mandas pagar dichas sumas del importe de los servicios, postas, puestas, en la forma y en la siguiente Compañía. D.º, fuere a.º, D.º, Ultramarinos, en Bilbao, el día 27 de Mayo, 1863.

Miguel Arce

Decreto. Informe el Director facultativo de la 1.ª Sección de Caminos, acordado por la Diputación general en Bilbao el 21 de Noviembre de 1863.

Ap.

Luis Souza de Aguiar

Reson del 5 de Mayo

Informe. Evacuando el informe á que se refiere el precedente decreto de V. S. E. digo: Que D.ⁿ Miguel de Virguiza como rematante de la colocacion de los postes kilometricos de la carretera de esta villa de Bilbao á la de Pancorbo ha puesto en los puntos que le han sido designados todas las expresadas postes con sus inscripciones y numeracion con arreglo á las condiciones dispuestas al efecto por lo que conforme á la 16.^a de las mismas corresponde satisfacerse al expresado D.ⁿ Virguiza la segunda mitad, siendo el importe á que asciende á saber:

Por 88 postes á razon de veintay cinco reales cada uno - - - - - 5420

Las inscripciones y numeracion se han hecho calados, quedando asi mejorada esta obra, y su costo cada - - - - - 480.

Y importe total Pon - - - - - 5900.

Como se ve por las precedentes partidas aparece ascender el total importe á la cantidad de cinco mil novecientos reales.

Bilbao 18 de Agosto de 1861.
Antonio de Lacort
mi secretario

Decreto. Para que informe al Contador de este Senorio. Acordado por la Dipu.

REMATE.

La Ilma. Diputacion general de este Señorío, ha dispuesto sacar á pública subasta la ejecucion de una nueva carretera de 15 Kilómetros de longitud desde Muruetagana á Lequeitio, y un ramal de 6 kilómetros y 688 métrós desde el punto denominado LA TRES CRUCES, hasta el empalme del camino de Nachitua en la plaza de Ea.

La subasta se verificará por trozos y en pliegos cerrados con arreglo á los impresos que para hacer las propuestas se facilitarán en la Oficina de Obras Públicas, sita en la casa-Diputacion, en donde tambien estarán de manifiesto las condiciones, presupuestos y planos de la indicada carretera y ramal.

Los pliegos se entregarán antes de las doce horas del día Domingo 29 del corriente, bien sea á la misma Diputacion ó al Sr. Alcalde de Lequeitio, y pasada dicha hora se abrirán simultáneamente dichos pliegos en la casa de la propia Diputacion y en la de Ayuntamiento de dicho Lequeitio.

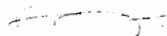
Para hacer la propuesta deberán depositar los proponentes el dos por ciento del importe del presupuesto á que se refiera la espresada propuesta, bien sea en dinero metálico, en papel del Estado ó en acciones de Carreteras, y cuyo depósito ha de hacerse en la Tesoreria de este Señorío, ó en la del Ayuntamiento de Lequeitio; y las adjudicaciones á los mas ventajosos postores tendrá lugar el 1.º de Junio próximo á las 12 del día en la referida oficina de Obras públicas.

Bilbao 9 de Mayo de 1870.

De orden de la Diputacion,

El Escribano,

Francisco de Basterra.

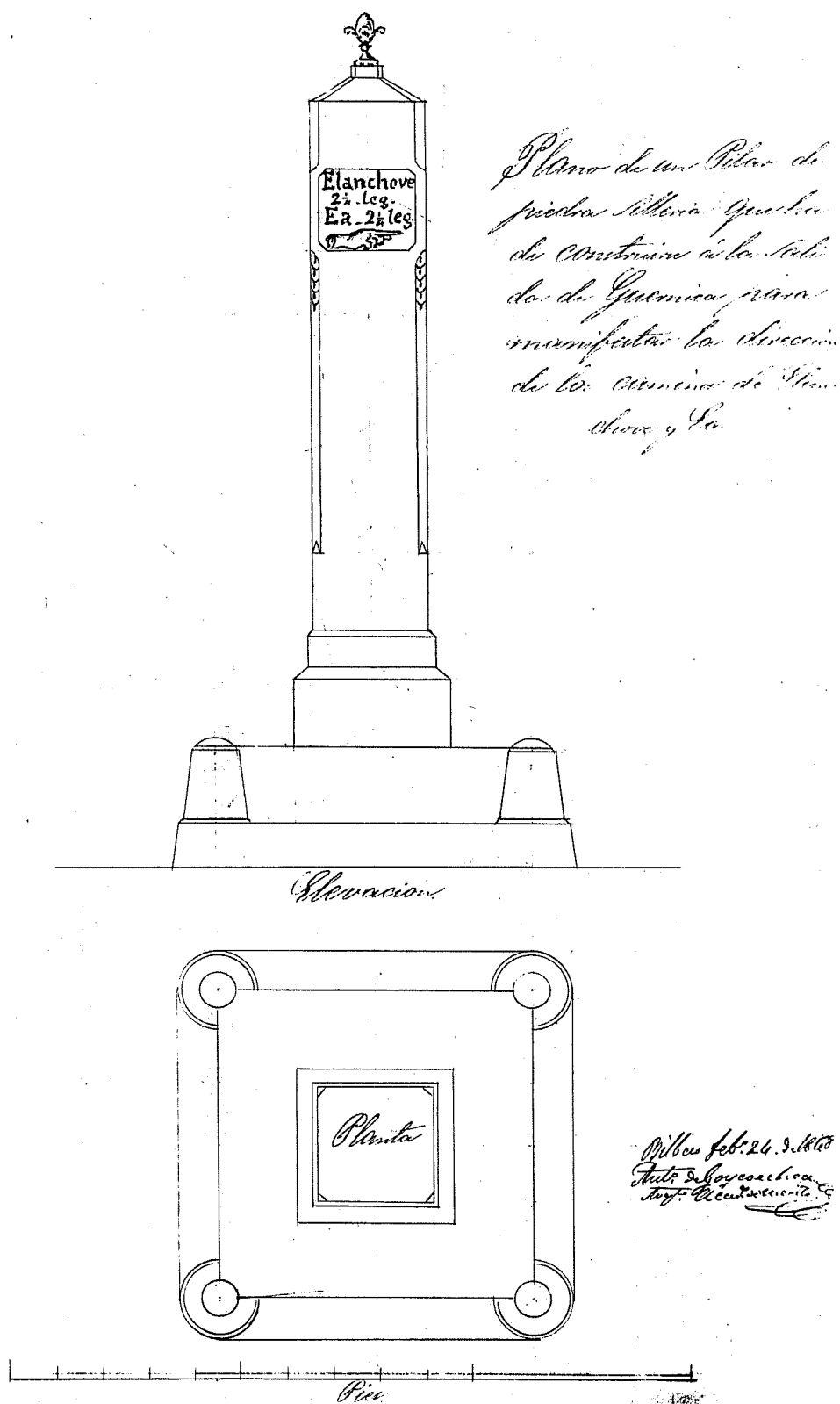


(1841)
 Direccion facultativa de
 Caminos de este M. y M. G.
 Genorio de Vizcaya.

Muruetagana a Lequeitio

Almo. Señor.

Concluidas las obras, así que
 practicadas las mediciones de
 las ejecutadas en cada trazo ó
 Kilómetros de que consta la
 nueva carretera de Muruetagana
 a Lequeitio y verificadas
 igualmente las mediciones de
 los terrenos ocupados por dicha
 Carretera - por lo que recorren
 toda clase de Carriages, el Di-
 rector que suscribe cree, es lle-
 gado el caso de poder suprimir
 las dos plazas de Sobrestantes
 temporales que con el objeto de
 vigilar y hacer ejecutar las
 obras con sujeción á las Con-
 diciones facultativas, fué crea-
 da recayendo la nombramiento
 en D. Pío María de Echegarai.



Doc. 7. Proyecto de pilar.